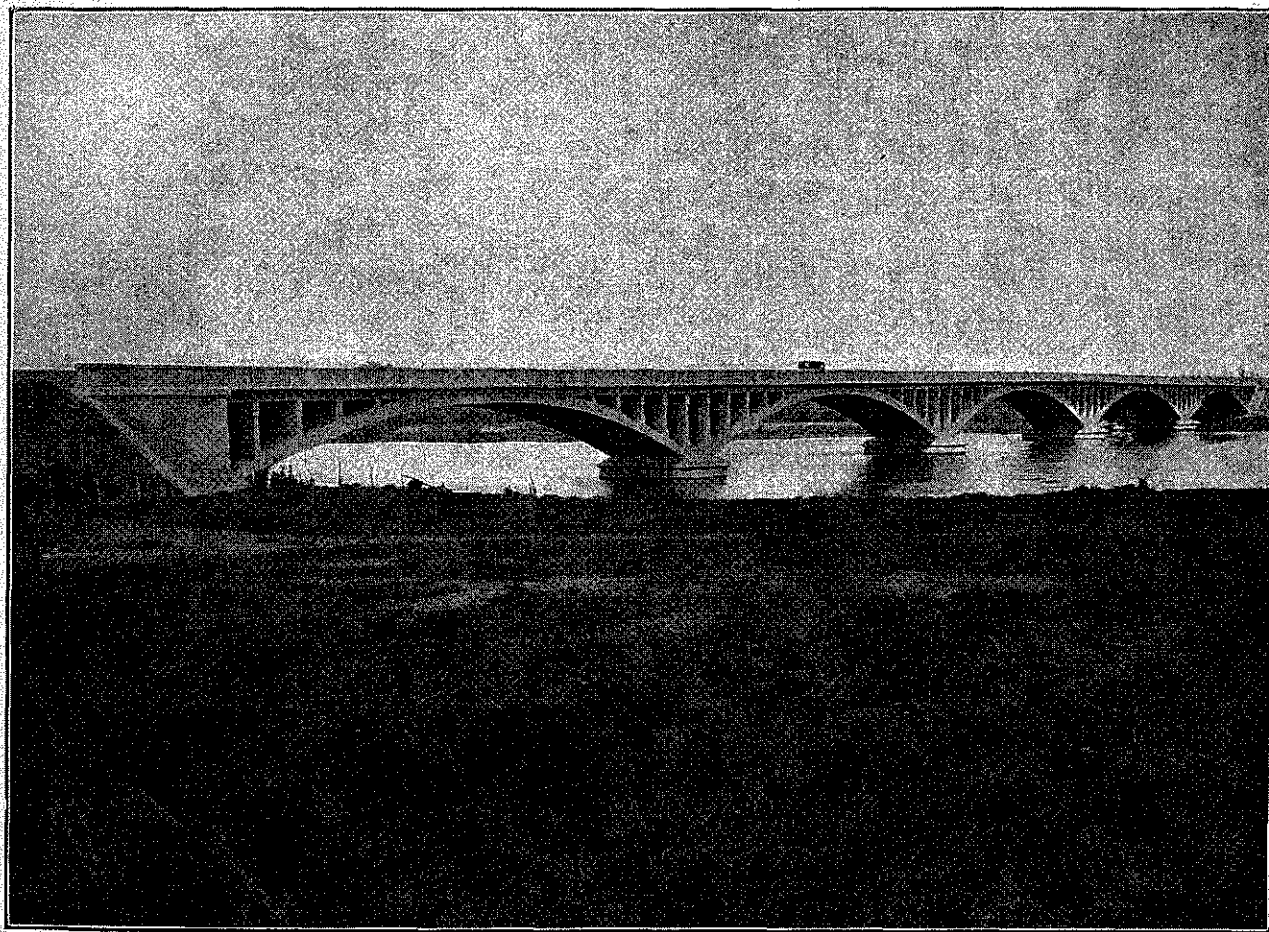


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

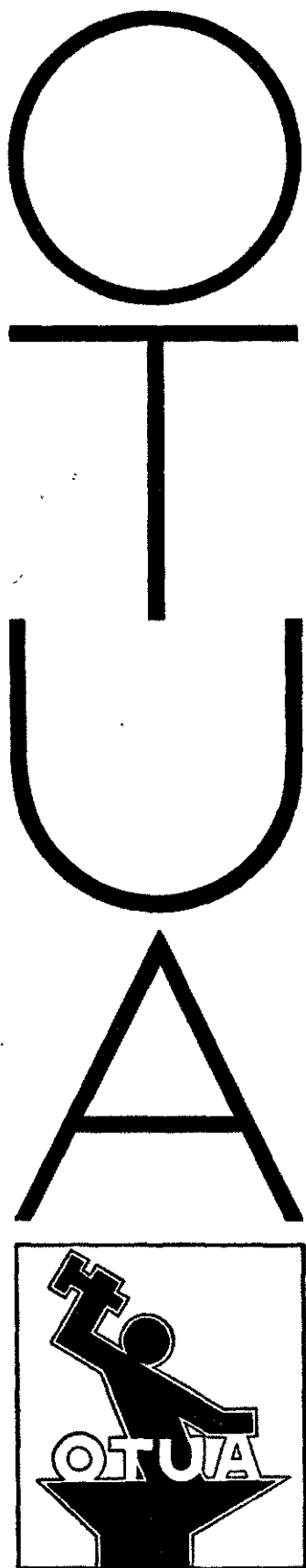
BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
28, Rue des Saussaies PARIS



PONT DE BONNANT SUR LA LOIRE



L'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA) est un organisme d'études techniques, patronné par le monde français de l'acier.

L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est bénévole et gratuite.

L'OTUA étudie et fournit gratuitement toute documentation utile concernant les travaux publics exécutés par l'emploi systématique de l'acier, tels que :

Palplanches,  
Appareils de levage,  
Ponts,  
Aciers spéciaux.

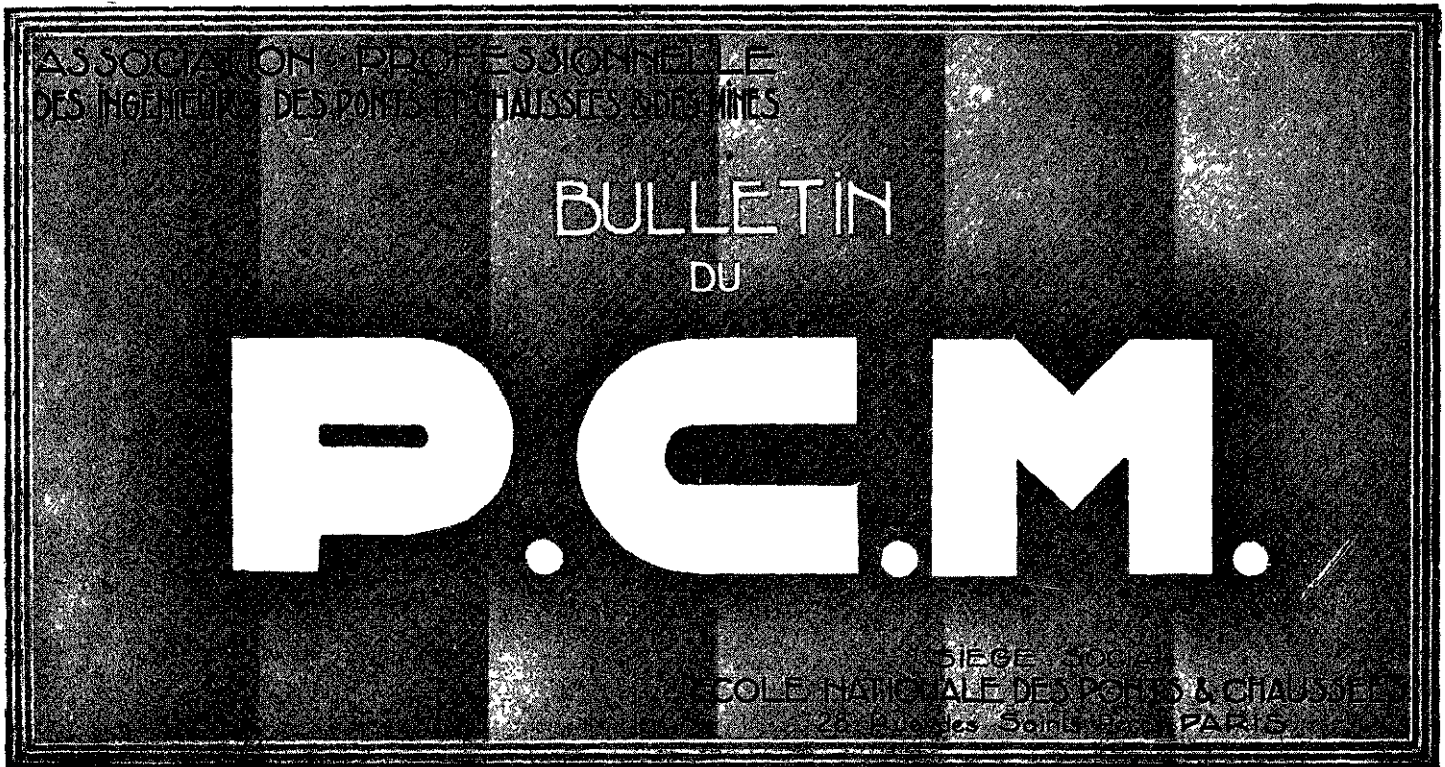
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

## OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8<sup>e</sup>)

Téléphone : LABORDE 72-13



Service Publicité : J. ARNAUD, 19, Avenue Félix-Faure, Paris 15<sup>e</sup>. - Tél. : Lecourbe 97-42.

## SOMMAIRE

	Pages		Pages
PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ.		LÉGION D'HONNEUR .....	457
Séance du 12 novembre 1935.....	430	NOMINATIONS — MUTATIONS .....	457
ÉLECTIONS GÉNÉRALES AU COMITÉ DU		NOTES ET DOCUMENTS .....	462
P.C.M. en 1936 .....	432	MODIFICATIONS DANS LES ATTRIBUTIONS ET LA COMPOSITION DES COMITÉS, CONSEILS, COMMISSIONS, etc. ....	484
GROUPE DES MINES		COMMUNICATIONS PERSONNELLES .....	492
Compte rendu de la réunion du 7 octobre 1935.....	432	NOTE TECHNIQUE .....	494
RECOUVREMENT DES COTISATIONS .....	435	PAGE RÉCRÉATIVE .....	494
ABONNEMENTS COLLECTIFS .....	435	ADJUDICATIONS. . .	495
TOURNÉE EN U.R.S.S. (suite et fin).....	436		

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

*Procès-verbal de la réunion du 12 novembre 1935*

Présents :

MM. **Joyant, Gex, Dauvergne, Ninck, Buisson, Renaud, Chavagnac, Beau, Hupner, Koch, de Fargues, Cointe, Bisch, Prot, Ricard, Lapébie, Bordier, Renault, Couture.**

Excusés :

MM. **de Berc, Noël, Schwartz, Ludinart, Mayer.**

M. le **Président** informe le Comité que les Elèves Ingénieurs se sont mis d'accord pour remplacer M. Paoli, Elève Ingénieur des Ponts et Chaussées, par M. Couture, Elève Ingénieur des Mines, à qui il souhaite la bienvenue.

Le procès-verbal de la séance du 8 octobre est adopté après correction d'une erreur de copie (montant maximum des émoluments pour les Ingénieurs T. P. E. : 60.000 francs, et non de 10.000 fr.), et après lecture d'observations présentées par M. **Briancourt**. M. **Briancourt** tient à faire préciser qu'il a posé la question de l'avancement des Ingénieurs en service détaché d'une façon tout à fait générale, et non au sujet des derniers avancements seulement.

La date de la séance suivante est fixée au 10 décembre 1935.

M. **Joyant** donne connaissance des remerciements adressés au P. C. M. par Mme Le Grain pour la notice nécrologique publiée sur M. Legrain dans un précédent bulletin.

Sur la proposition de son Président, le Comité adresse tous ses remerciements à MM. Cochera, de Rouville, et Beau, auteurs des comptes rendus sur le voyage en U. R. S. S.

M. **Bordier** rend compte de la visite organisée par le P. C. M. au paquebot « Normandie », cette visite a réuni une quarantaine de personnes.

M. **Renaud** signale des articles de revue touchant au contrôle des Distributions d'Energie Electrique. Il est donné lecture d'une lettre de M. Marlin, Ingénieur à Metz, qui communique des articles de petits journaux locaux au sujet des indemnités et des cumuls.

M. **Joyant** rend compte d'une visite qu'il a faite le 11 octobre à M. Préaud, Directeur des Eaux et du Génie Rural au Ministère de l'Agriculture, visite au cours de laquelle il a précisé la position du P. C. M. dans les questions de fusion de services et de délimitation d'attributions. Il a été complète-

ment d'accord avec M. Préaud sur la nécessité d'éviter toute friction entre les différents corps des Ingénieurs de l'Etat au moment où ceux-ci sont l'objet d'attaques intéressées et injustifiées.

*Audience de M. le Ministre des Travaux Publics.*

Le 11 octobre également, MM. **Joyant**, Président du P. C. M., **Bernard**, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics, Graffin, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs T. P. E., et Perlin, Secrétaire du Syndicat des Adjointes Techniques, ont été reçus par M. le Ministre des Travaux Publics. M. **Joyant** a demandé au Ministre que les propositions de la Commission des Cumuls sur la rémunération du personnel des travaux publics ne soient pas encore aggravées, ces propositions constituant déjà elles-mêmes une aggravation des propositions de la Commission des Economies du Ministère des Travaux Publics. Le Ministre a répondu qu'il était déjà intervenu dans ce sens.

La délégation a également appelé l'attention du Ministre sur l'amélioration des rémunérations du personnel de contrôle des chemins de fer; cette mesure, qui a été proposée par la Commission des Economies des Travaux Publics, est nécessaire; mais il semble qu'on ait omis de l'étendre aux Ingénieurs T. E. P. du contrôle, pour lesquels elle serait aussi justifiée. Le Ministre a fait connaître que d'accord avec les Finances et sans attendre l'avis de la Commission des Economies il avait prévu, pour les Ingénieurs du Contrôle, la création d'un cadre spécial permettant d'améliorer leurs émoluments; et il a retenu avec attention les observations présentées par les Ingénieurs T.P.E.

M. **Joyant** a entretenu ensuite le Ministre du projet de fusion des services de voirie en lui signalant la nécessité de mesures d'application destinées à éviter que cette réforme profitable au bien public ne soit gravement préjudiciable aux Ingénieurs qui la facilitent. Le Ministre a indiqué qu'il était personnellement très partisan de la réforme et qu'il en ferait étudier les mesures d'application, si elle aboutissait.

L'incompatibilité de certaines fonctions des travaux publics avec certaines fonctions électives a été préconisée à la Commission des Economies du Ministère des Travaux Publics. Le Président du P. C. M. et les Secrétares des autres groupements ont fait ressortir au Ministre que cette mesure spéciale au personnel des travaux publics prenait le caractère d'une marque de défiance particulière et que, de ce fait, une impression désagréable avait été ressentie par tout le personnel. Le Ministre n'a pas caché que cette réforme ne lui paraissait pas opportune.

Enfin, M. **Joyant** a exposé le vœu émis par le P. C. M. sur les mesures demandées par le Préfet de la Somme à l'égard de M. **Dutaret**. Le Ministre a fait connaître qu'il n'avait nullement l'intention de prendre à l'égard de cet Ingénieur en Chef une mesure comportant une sanction, mais que, se trouvant dans la nécessité de faire cesser un état de conflit nuisible à la bonne administration et de mauvais effet sur le public, il se voyait dans l'obligation d'affecter M. **Dutaret** à un autre poste qui ne serait nullement un poste de disgrâce.

#### *Décrets-lois du 30 octobre.*

Après ce compte rendu, le Comité passe à l'examen des décrets-lois du 30 octobre ainsi que de la note générale sur la réforme administrative qui sert de préambule à ces décrets-lois.

Après discussion, le Comité charge le bureau de faire une démarche auprès du Directeur du Personnel concernant les mesures qu'il serait possible de prendre par des décisions d'ordre intérieur, sans attendre qu'interviennent les projets de lois envisagés au sujet de la rémunération des différentes catégories de fonctionnaires.

Le Comité invite, d'autre part, ses représentants à la Fédération des Cadres Techniques Supérieurs à examiner dans ce groupement l'opportunité d'une prise de contact avec différentes Associations de fonctionnaires supérieurs, techniques ou non, en vue d'une action commune pour la défense des intérêts communs.

#### *Coordination du Rail et de la Route.*

Le Comité examine le rôle des Ingénieurs dans les questions touchant à la coordination des transports ferroviaires et routiers, notamment dans les cas de déclassement de voies ferrées d'intérêt local remplacées par des lignes d'autobus. Après discussion il charge le bureau de faire une démarche auprès du Directeur général des Chemins de fer et des Routes en vue de faire préciser les conditions d'intervention des services dans les questions de coordination du rail et de la route.

M. **Renaud** signale que l'Administration des P. T. T. demande aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées de diriger des épreuves d'ouvrages en béton armé, et les invite ensuite, pour le remboursement de leurs frais de déplacements, à s'adresser directement aux entrepreneurs pour la raison que toutes les dépenses d'épreuves sont à la charge des entrepreneurs — solution que les Ingénieurs ne peuvent évidemment admettre.

Le Comité charge son bureau d'attirer l'attention de l'Administration Supérieure des Travaux Publics sur cette situation anormale.

#### *Avancement des Ingénieurs en service détaché.*

Le Comité examine le rapport présenté par la commission composée de MM. **Dauvergne, Beau, Koch** et **Prot**, sur la question de l'avancement des Ingénieurs en service détaché; avant d'adopter une conclusion définitive il invite la commission à entendre MM. **Briancourt** et **Quesnel**, qui avaient soulevé cette question.

#### *Assimilation de grade dans l'armée.*

M. **Renault** rappelle que le bureau de l'Association des Officiers des Forêts a demandé il y a quelque temps déjà au P. C. M. d'entreprendre des démarches en vue de faire rétablir l'ancienne assimilation de grade dans l'armée dans la mesure où le permet la loi de 1925 sur l'organisation des cadres des réserves. Le Comité donne délégation à son bureau pour suivre cette affaire, en liaison avec les associations des fonctionnaires qui bénéficiaient antérieurement de l'assimilation de grade (Eaux et Forêts, Manufactures de l'État, P. T. T.).

#### *Contingent supplémentaire dans la Légion d'Honneur.*

M. **Koch** demande que le Comité fasse des démarches pour obtenir un contingent supplémentaire de rosettes pour les Ingénieurs qui, chevaliers au titre militaire, ont, par surcroît, au titre des services civils, l'ancienneté nécessaire pour obtenir ce grade. Le Comité charge son bureau de faire les démarches nécessaires.

#### *Prélèvement de 10 0/0 sur les frais de transport par voitures automobiles personnelles.*

M. **Hupner** rappelle que les taux de remboursement des frais de déplacement par voitures automobiles personnelles avaient été récemment abaissés et se trouvaient déjà inférieurs au prix de revient réel; il signale que, dans ces conditions, le prélèvement de 10 0/0 qui est opéré sur le remboursement de ces frais de déplacement est tout à fait abusif. Il demande au bureau de faire des démarches en accord avec les autres associations de fonctionnaires intéressées pour obtenir la suppression de ce prélèvement. Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 17 heures.

Le Secrétaire adjoint :  
R. RENAULT.

Le Président :  
JOYANT.

# ÉLECTIONS GÉNÉRALES 1936

---

Aux termes de l'article 5 des statuts de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les pouvoirs de quatre Délégués généraux et de six délégués de Groupe viennent à expirer au début de 1936.

Les Délégués généraux qui devront être remplacés sont : MM. **Augustin, Bes de Berc, Joyant et Schwartz**. Le Comité d'Administration du P.C.M. prie les Camarades qui désireraient présenter des candidatures aux postes de Délégués généraux de bien vouloir le faire connaître au Secrétaire du P.C.M. avant le 20 novembre 1935, conformément à l'article 9 du Règlement intérieur.

Le Comité devant statutairement compter deux membres du Corps des Mines, M. **Bes de Berc** devra être remplacé par un Mineur.

Il serait désirable que parmi les candidats se présente un Ingénieur en congé hors cadre, en disponibilité ou en retraite.

Les groupes dont les Délégués arrivent en fin de mandat sont les groupes de : Amiens, Nancy, Marseille, Bordeaux, Le Mans, et le groupe Colonial qui devront élire chacun un Délégué.

Le Comité.



## GROUPE DES MINES

---

### Compte rendu de la réunion du 7 octobre 1935

Le Groupement des Ingénieurs des Mines s'est réuni le lundi 7 octobre, au Ministère des Travaux Publics, sous la présidence de M. l'Inspecteur général **Leprince-Ringuet**, Président du Groupement.

36 Ingénieurs assistaient à la réunion.

#### *Bureau du Groupement*

M. le **Président** signale qu'il a appelé M. **Dauvergne** aux fonctions de Secrétaire, en raison des commodités qui résultent de sa présence quotidienne au Ministère. Il demeure entendu que M. **Ricard**, bien que détaché au Ministère du Commerce, continuera à faire partie du bureau. Le groupement approuve à l'unanimité ces dispositions.

#### *Expertises judiciaires*

M. le **Président** fait connaître les suites données par M. le Ministre de la Justice à la lettre de M. le Ministre des Travaux Publics concernant la désignation par les Tribunaux des Ingénieurs des Mines comme experts. Une affaire similaire intéresse les Ingénieurs du Contrôle des Grands Réseaux. M. le Ministre de la Justice a fait connaître notamment qu'il ne saurait être question de supprimer l'initiative des Parquets; il a demandé toutefois que lui soit adressée une liste des Ingénieurs des Mines

susceptibles de remplir une mission d'expertise judiciaire.

M. **Jarlier** signale qu'à la suite d'un récent accident d'appareil à vapeur survenu dans son arrondissement, le juge d'instruction a choisi comme expert un Ingénieur ordinaire des Mines. Le choix d'un Inspecteur général ou d'un Ingénieur en chef eût paru préférable, l'expert jouant en la circonstance le rôle d'arbitre entre l'Ingénieur en chef de l'arrondissement minéralogique et l'exploitant. M. le Président demande à M. Jarlier de lui envoyer une note sur cette affaire.

#### *Frais de tournées du Ministère du Travail*

La question de ces frais de tournées a fait l'objet d'une lettre adressée par M. le Président au Ministère du Travail. Ce Département a répondu que les circonstances budgétaires actuelles ne permettraient pas pour le moment une modification des mesures récemment mises en vigueur. Bonne note a été prise de cette réponse pour l'avenir.

#### *Indemnités pour surveillance des Eaux Minérales*

D'après les indications de M. **Thibault**, M. le Ministre de la Santé Publique aurait l'intention de réunir prochainement une conférence à laquelle seraient représentés son Département, le Ministère des Finances et celui des Travaux Publics. M. **Thibault** accepte de suivre la question.

*Mesures de réorganisation du Service des Mines examinées par le Comité institué au Ministère des Travaux Publics par les décrets-lois des 9 et 15 juillet 1935 en vue de rechercher et de proposer toutes mesures tendant à la réduction des dépenses publiques.*

Le Service des Mines était représenté, dans ce Comité, par M. l'Inspecteur général **Loiret**.

M. **Loiret** fait connaître que l'organisation géographique actuelle des arrondissements et sous-arrondissements minéralogiques ne subirait pas de modifications.

Quelques subdivisions d'Ingénieurs T. P. E. pourraient par contre, être remaniées; le nombre des subdivisionnaires est en effet insuffisant dans certains bassins miniers (Nord et Est); il serait favorable à la bonne exécution du Service de confier à des Ingénieurs T. P. E. d'un certain âge, mais actifs, l'emploi de Chef du Bureau des Arrondissements Minéralogiques. Ces modifications seraient réalisées sans augmentation d'effectifs, le service d'un subdivisionnaire, dans certains départements non miniers, pouvant, sans qu'il en résulte d'inconvénient pour la bonne exécution du service, s'étendre sur un département et demi et même sur deux départements. La question est examinée par le Conseil Général des Mines.

En ce qui concerne les indemnités, M. **le Président** rappelle que, lors des opérations de la Commission Martin, dont les travaux sont la base essentielle des échelles actuelles de traitements des fonctionnaires, les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, et plus particulièrement les Ingénieurs en Chef ont été sous-classés dans les échelles des fonctionnaires, en raison de l'existence d'indemnités importantes dont bénéficiaient les seuls Ingénieurs des Ponts et Chaussées. M. l'Inspecteur général **Loiret** a attiré l'attention du Comité sur cette situation très préjudiciable aux Ingénieurs des Mines. Le Gouvernement paraît s'orienter vers une formule fixant un plafond pour l'ensemble du traitement et des indemnités, les excédents étant en partie versés à l'État, en partie consacrés à l'alimentation du fonds de l'article 2 qui serait commun au Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

Enfin M. **Loiret** fait un résumé des idées qu'il a exposées au cours des travaux du Comité. La question essentielle doit être, pour l'État, d'utiliser le Corps des Mines, au mieux de sa compétence pour un Contrôle efficace de certaines grandes activités nationales avec des vues très larges. Il s'agit d'évaluer à leur juste mesure les diverses fonctions du service et de développer celles qui sont le plus importantes du point de vue de l'Économie Nationale.

En ce qui concerne en particulier les appareils à vapeur, l'effort du service doit se porter sur la technique de la haute pression; par contre, l'obligation

de la visite annuelle, et la tenue des fiches et registres pourraient être supprimées ou tout au moins aménagées.

Dans le même ordre d'idées, les Ingénieurs des Mines pourraient assurer le Contrôle de l'Industrie du Gaz et être utilisés comme Conseils du Gouvernement pour la grosse industrie.

M. **le Président** constate que les idées de M. **Loiret** ont été arrêtées dans un esprit conforme aux intérêts généraux de la Nation et aux traditions du Corps des Mines; appuyé par l'unanimité du groupement, il félicite M. l'Inspecteur général **Loiret** du concours qu'il a ainsi apporté au Corps des Mines.

Une discussion s'engage au sujet des modalités du *contrôle des appareils à vapeur*.

MM. **Jarlier** et **de Coutard** sont partisans de la visite annuelle, qui est justifiée du point de vue de la statistique, de la sécurité et de la connaissance des industries régionales. En tout état de cause, il appartient à l'Administration Supérieure de prendre, en la matière, ses responsabilités en apportant aux règlements des modifications substantielles.

M. **le Président**, appuyant les vues de M. **Loiret**, est d'avis qu'il s'agit, pour l'État d'utiliser les Ingénieurs des Mines en raison de leur compétence et de leur confier des fonctions permettant d'en obtenir le meilleur rendement (Contrôle des Mines et des grandes industries, étude des questions économiques).

#### *Contrôle des distributions du gaz*

M. **le Président** expose qu'à la suite de la promulgation des décrets-lois des 16 juillet et 8 août 1935, certains Préfets ont demandé la collaboration du Service des Mines pour les Services de Contrôle de l'Industrie du Gaz. Il s'agit d'une question d'ordre essentiellement communal et il appartient aux Ingénieurs des Mines de faire, de leur propre initiative, toutes démarches utiles auprès des Préfets et des Municipalités.

A la demande du Groupement, la question sera suivie par le Bureau.

#### *Contrôle des Distributeurs d'Énergie Électrique*

M. **le Président** fait connaître que le *Journal Officiel* du 6 octobre 1935 a publié la composition du Conseil Supérieur de l'Électricité, de la Commission permanente de ce Conseil et de la Commission des prix des charbons servant à l'établissement de l'index économique électrique; il lui paraît anormal qu'aucun Ingénieur des Mines ne figure dans ces divers organismes.

M. **Thibault** fait connaître qu'à l'Administration Centrale, la Direction des Forces hydrauliques utilise les services d'un Inspecteur général et de trois Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ne pourrait-on

pas faire une démarche auprès du Directeur en vue de l'affectation à cette Direction d'un Ingénieur des Mines qui serait tout particulièrement désigné pour l'examen des questions concernant les distributions d'énergie d'origine thermique.

Le Groupement est d'avis que **M. le Président** effectue une démarche en ce sens auprès de M. le Directeur des Forces Hydrauliques.

*Concours apporté par les Ingénieurs des Mines  
au Ministère du Commerce*

**M. Ricard** expose les résultats qu'il a obtenus, au Ministère du Commerce, en vue de faire participer les Ingénieurs des Mines aux travaux du Comité Rist, institué pour l'adaptation du tarif douanier à la situation économique actuelle. En particulier, MM. **Dauvergne, Blum-Picard, Bichelonne, Coste** et lui-même, ont été désignés comme Rapporteurs de certaines questions économiques présentant un intérêt national indiscutable (Automobiles, Ciments, Métallurgie, matières colorantes, etc.). Il signale, en outre, l'avantage que retirent les Ingénieurs des Mines de leur compétence dans les questions sociales, qui prennent de jour en jour une importance de plus en plus grande.

**M. le Président**, appuyé par l'unanimité du Groupement, remercie **M. Ricard** de ses efforts tendant au relèvement des fonctions, et conséquemment, du prestige du Corps des Mines. Il se propose d'ailleurs de suivre de près les modifications envisagées pour les services du Ministère du Commerce.

*Création d'un Service technique à la Direction  
des Mines*

**M. le Président** fait connaître que l'intérêt d'un tel service a été signalé par M. l'Inspecteur général **Loiret** dans son rapport au Comité de réorganisation.

**M. Thibault** insiste sur le fait que les difficultés actuelles proviennent d'une réduction excessive des effectifs et de la dévalorisation des traitements, celle-ci obligeant les Ingénieurs des Mines à rechercher un complément à leur rémunération actuelle.

*Note des adjoints techniques sur les visites  
de véhicules automobiles de transport en commun*

**M. le Président** donne lecture d'une note du Syndicat des Adjointes techniques concernant la collaboration de ces agents au Contrôle technique des véhicules de transport en commun de personnes ou de transport public de marchandises. Le Groupement ne voit aucune objection à l'utilisation de cette collaboration.

*Contrôle des véhicules de transport public  
de marchandises*

**M. le Président** fait connaître que la question du Contrôle des véhicules de transport public de marchandises ne présente pas le même intérêt primordial de sécurité que celui des véhicules de transport de voyageurs.

A la suite d'une discussion à laquelle participent notamment MM. **Jarlier, Ganière, Weill, Daval, Coste, Duruy et Thibault**, le groupement n'est pas favorable à ce que les visites d'expertise soient confiées, par voie réglementaire, exclusivement au Service des Mines. D'une manière générale, il appartient à celui-ci de s'attacher principalement au contrôle des véhicules de transport en commun de personnes, une plus grande liberté était laissée en ce qui concerne l'exécution du contrôle des véhicules de transport public de marchandises.

*Ministère des Colonies*

**M. Reufflet** signale l'intérêt qui s'attache, du point de vue national, à ce que l'étude des questions minières coloniales soient, au Ministère des Colonies, confiées à un Ingénieur des Mines qui pourrait être détaché à ce Ministère.

Il est décidé que la question sera suivie par **M. le Président** qui effectuera, s'il le juge utile, une démarche auprès de M. le Ministre des Colonies.

*Le Secrétaire :*

H. DAUVERGNE.

*Le Président :*

F. LEPRINCE-RINGUET.





# RECOUVREMENT DES COTISATIONS

---

Le Comité du P. C. M. a l'honneur de vous prier d'adresser le plus tôt possible à M. Houbin, 2, rue Redon, à Paris (17<sup>e</sup>), votre cotisation pour l'année sociale 1935-1936 qui a commencé le 1<sup>er</sup> novembre 1935.

Les taux fixés par les statuts adoptés par l'Assemblée générale du 2 mars 1930, modifiés par l'Assemblée générale du 25 janvier 1931 et par l'Assemblée générale extraordinaire du 7 juin 1931, sont les suivants :

100 francs pour les Inspecteurs généraux et Ingénieurs en chef ;

70 francs pour les Ingénieurs ordinaires de première et de deuxième classe en activité de service et les Ingénieurs ordinaires de toutes classes en congé hors cadres, en disponibilités et démissionnaires ;

50 francs pour les Ingénieurs ordinaires de troisième classe en activité de service et 20 francs pour les Elèves Ingénieurs.

Pour les Inspecteurs généraux, les Ingénieurs en chef en retraite et les Ingénieurs non en activité de service, ayant atteint l'âge où ils seraient mis à la retraite s'ils étaient restés dans l'administration, la cotisation est de 40 francs et pour les Ingénieurs ordinaires en retraite, la cotisation est de 30 francs.

La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1<sup>er</sup> novembre 1935, date du commencement de l'année sociale.

Cette cotisation peut être rédimée par le versement, en une seule fois, d'une somme de 1.000 francs ou par quatre versements annuels de 300 francs effectués pendant quatre années consécutives. Les membres qui rachètent leurs cotisations par une somme de 1.500 francs reçoivent le titre de membre bienfaiteur.

Les envois peuvent être faits au nom de M. Houbin, soit par versement à son c/c Postal N° 868-81, ouvert au Bureau de Paris, soit par mandat-poste, soit par chèque barré (prière de ne jamais envoyer de billets de Banque).

Les camarades sont invités à répondre au plus tôt à cet appel, afin d'éviter les frais de recouvrement par le Service des Postes, qui sont très onéreux.

A ceux d'entre eux qui ne doivent que leur cotisation annuelle, il ne sera pas accusé réception de leur envoi, à moins qu'ils n'en fassent la demande sur le talon du mandat. Ils voudront bien se contenter du récépissé de la poste.

Le Comité.



## ABONNEMENTS COLLECTIFS

---

Un camarade a demandé que des abonnements collectifs soient organisés pour « Science et Industrie » qui ne figure pas à la liste annexée à la circulaire du 20 septembre dernier.

Ces abonnements pourraient être servis au tarif suivant :

1 <sup>er</sup> abonné . . . . .	45 fr.
2 <sup>e</sup> abonné . . . . .	25 fr.
3 <sup>e</sup> abonné . . . . .	20 fr.
4 <sup>e</sup> abonné . . . . .	60 fr.

(conservant la publication).

Les camarades qui désireraient souscrire sont priés de le faire connaître *d'urgence* à l'adresse suivante :

Association Professionnelle des Ingénieurs  
des Ponts et Chaussées et des Mines  
(Service des Abonnements Collectifs)  
28, rue des Saints-Pères,  
PARIS (7<sup>e</sup>).

en indiquant le ou les rangs qu'ils préfèrent.

# TOURNÉE DU P. C. M. EN U.R.S.S.

(22 Juin-10 Juillet 1935) *Suite*

## Vers l'Ukraine



Halte sur la route de Dnieproguess

On va de Léninegrad à Dnieproguess en 35 heures de chemin de fer, et trois heures d'automobile par le train « du 1<sup>er</sup> mai », succédant à la « Flèche Rouge ».

On a mis gracieusement à notre disposition deux voitures de wagons-lits qui nous suivront jusqu'à la frontière polonaise, pendant 3 000 kilomètres environ.

Au départ de Moscou, on circule d'abord lentement parmi les travaux de quadruplement de la voie de Moscou à Toula, importante gare de bifurcation.

On passe par Koursk et Kharkow, où nous double le train « Jeunesses communistes », tout entier à destination des villes d'eau du Caucase.

## Visite du Kombinat de Dnieproguess

*Situation.* — La pièce maîtresse du Kombinat, le barrage sur le Dniepr, est située à proximité immédiate de l'ancien village de Kitchkass, à environ 90 kilomètres, en aval de Dniepropétrovsk (Ekaterinoslav). Sur la rive gauche du fleuve, sont des parcs et des logements ouvriers, l'ancien village de Novii Kitchkass, ainsi que la centrale hydro-électrique (guess). Sur la rive droite, la nouvelle ville et les usines s'étendent jusqu'à Zaporojié, à 14 kilomètres en aval. Au total, la nouvelle ville, qui compte déjà 200.000 habitants, s'étendra sur 20 kilomètres, soit plus que Moscou. Elle s'appellera Balchoié Zaporojié (Grand Zaporojié)

Du vieux Zaporojié, la voie ferrée qui vient de Moscou par Toula, Orel, Koursk, Kharkoff, Smielnikovo, bifurque, une branche continuant vers la

Le 2 juillet, après midi, nous quittons le train à Dniepropetrovsk (ex Ekaterinoslav) Le trajet en auto qui suit nous fait prendre un contact plus intime avec la campagne russe dans ses parties les plus riches, avec une route russe probablement assez nouvelle.

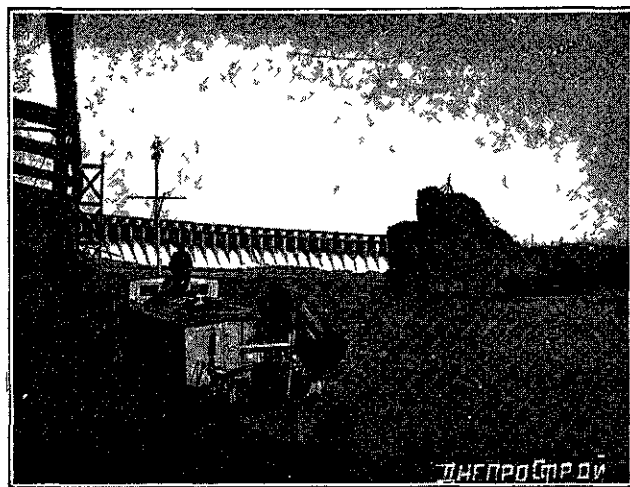
Le pays, est plus ondulé, les champs de blé sont individuellement très étendus; on ne voit guère de forêts comme vers la frontière polonaise.

La vue du Dniepr fait chaque fois grande impression, surtout à la traversée du remous du barrage de Dnieprostroï.

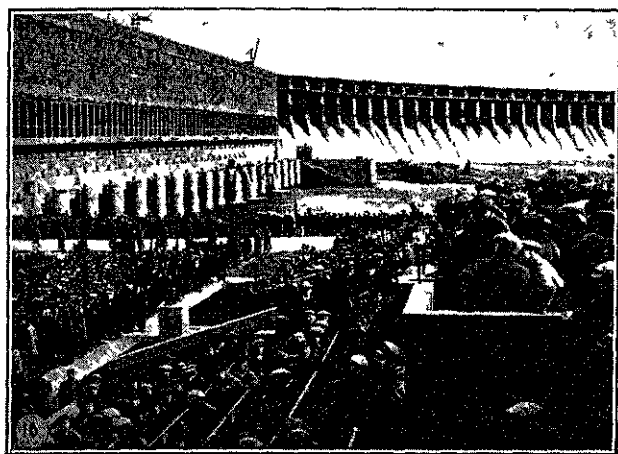
On nous fait voir cette création, née de toutes pièces, à l'américaine, depuis 1929, autour d'un immense barrage producteur de force motrice sur le Dniepr. On y compte déjà 120.000 habitants, dont 67 000 ouvriers. L'illumination de l'agglomération et de ses usines est telle que nous en verrons, le lendemain soir, la lueur à 45 kilomètres de distance sur la route du retour vers Dniepropetrovsk.

C'est bien la cité artificielle, très étendue, avec son quartier de résidence, séparé et assez distant des divers groupes usiniers du Kombinat, déjà pourvu de squares naissants, où la voirie doit s'uniformiser peu à peu depuis la grande voie jusqu'à la desserte des îlots de constructions.

Une heure de causerie générale, le soir de notre arrivée, au cercle des ingénieurs du Kombinat; on bâtit le programme des visites du lendemain



Grand barrage de Dnieprostoï.



Grand barrage de Dnieprostroi

Crimée, l'autre reliant au Kombinat les mines de fer de Krivoïrog. Cette dernière est électrifiée.

*Composition du Kombinat.* — L'usine la plus importante est actuellement celle d'aluminium. En outre, fonctionnent une usine à ferro-alliages, une à aciers spéciaux, deux hauts fourneaux de 950 m<sup>3</sup>, produisant 500.000 tonnes de fonte par an, et une cokerie. D'autre part, on construit deux autres hauts fourneaux, une usine d'acier comprenant 13 fours Martin basculants de 150 tonnes (celle-ci sera construite en deux tranches), une tôlerie qui sera extrêmement importante, une usine de construction mécanique, une cimenterie, une usine munie de 9 fours à acier électrique, 2 batteries de 69 fours à coke, une forge munie de 5 trains de laminoirs et une usine à briques réfractaires.

Tout cet ensemble est desservi évidemment par le barrage et sa centrale électrique.

## DESCRIPTION DE QUELQUES USINES

### A — BARRAGE ET CENTRALE

*Renseignements sur le fleuve.* — Le Dniepr est le troisième fleuve d'Europe (après la Volga et le Danube). Sa longueur atteint 2.200 km. Les valeurs extrêmes du débit sont 250 et 25.000 m<sup>3</sup> sec. Le débit moyen est de 1.750 m<sup>3</sup> sec. Les hautes eaux ont lieu au printemps, les basses eaux en hiver.

*But du Barrage.* — A l'aval de Dniepropetrovsk et sur une longueur de 90 km. s'étendaient 9 rapides; c'était le pays des fameux cosaques zaporogues (d'au delà des rapides). Le niveau, qui était de 47 m. 54 en amont, s'abaissait à 14 m. à l'aval en basses eaux (en crue, 21 m. 70); seuls des bateaux légers pouvaient traverser les rapides, et il y avait d'ailleurs fréquemment des accidents. Au point de vue du transport des marchandises, le fleuve se trouvait donc

coupé en deux tronçons, pratiquement sans relations.

L'idée de l'édification d'un barrage destiné à noyer les rapides est assez ancienne. Avant la guerre, un projet avait été établi prévoyant un relèvement du plan d'eau de 25 m. Il n'avait pas été réalisé, ne s'étant pas révélé rentable par suite des sommes très élevées qu'aurait exigées l'expropriation des terrains submergés. Cet obstacle ayant disparu avec le nouveau régime, le barrage a été mis en chantier en avril 1927. Le coulage du béton a été achevé le 1<sup>er</sup> mai 1932. Les aménagements se sont poursuivis progressivement, et l'installation de la centrale n'est pas encore terminée, bien qu'elle soit partiellement en service depuis le 12 décembre 1932.

Outre la régularisation de la navigation, le barrage sert à alimenter la centrale (560.000 kw). Enfin, les eaux seront utilisées à l'irrigation de 1.000.000 d'hectares. Cette utilisation est facilitée par le fait que la plus grande demande de l'irrigation a lieu au moment des hautes eaux (printemps); sur les terres irriguées, on cultivera le coton et le kénap (?).

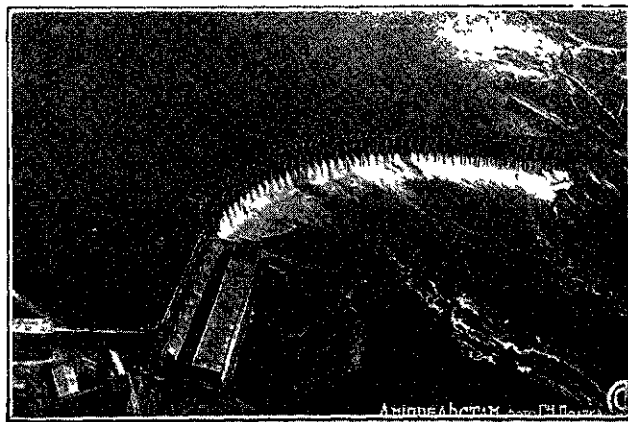
*Description de l'installation.* — Le barrage a été établi en un point choisi pour la commodité de l'implantation, à environ 600 mètres en amont de la pointe de l'île de Khortitsa (où résidait l'ataman des zaporogues). Les rapides s'étendent encore en aval de cette pointe, et il a fallu pratiquer un chenal jusqu'à leur extrémité.

En amont du barrage, sur la rive gauche, est un port muni d'un môle et offrant de 7 à 8 mètres de tirant d'eau.

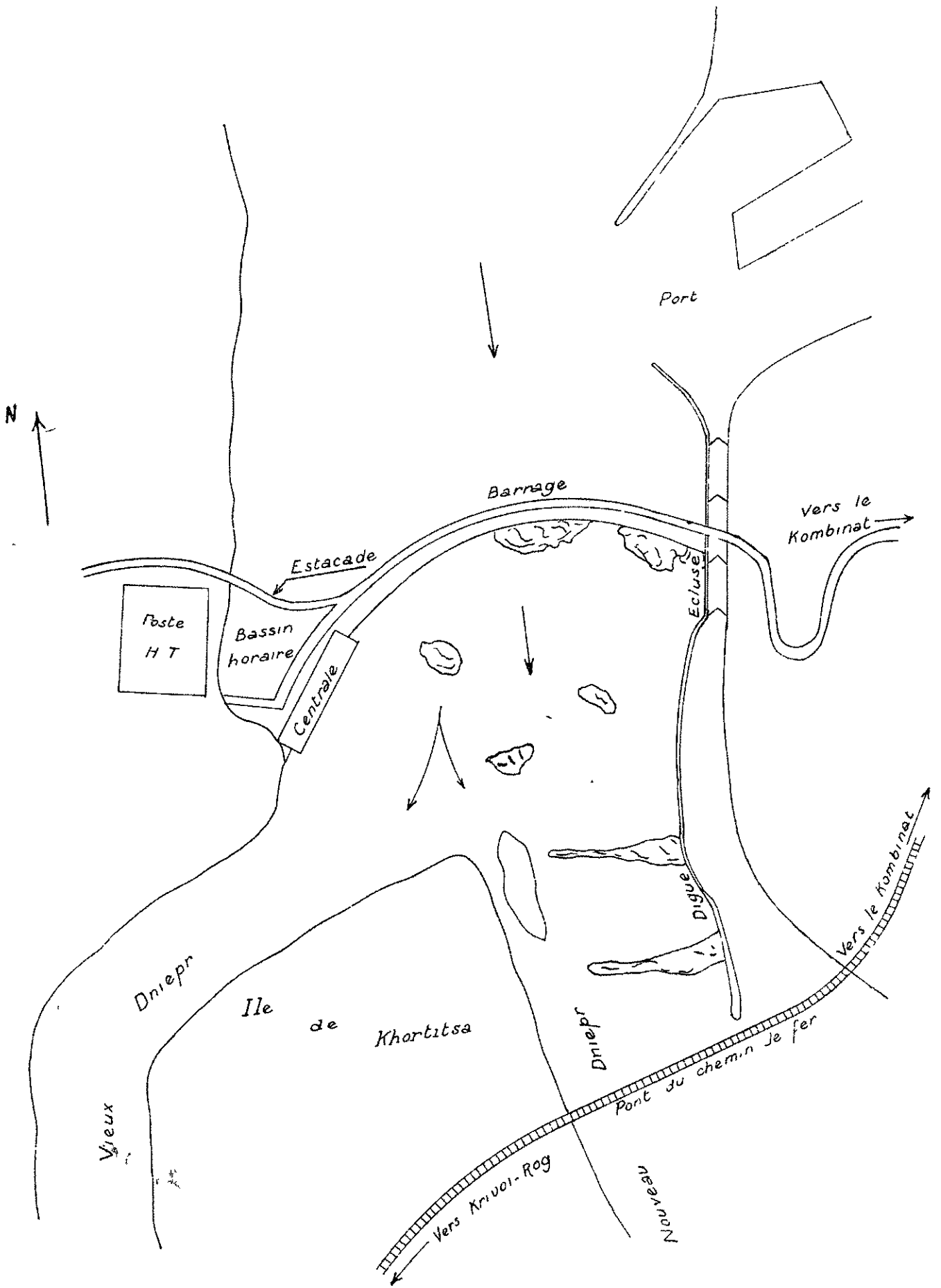
Sur la rive gauche également, est une échelle de trois écluses.

La centrale est sur la rive opposée et complètement séparée du barrage. Derrière elle, est un bassin horaire au bord duquel s'élève le poste H.T.

La route et le tramway traversent le fleuve sur le barrage et, à hauteur du bassin horaire, sur une estacade en béton armé. La voie ferrée franchit le bras



Vue aérienne du grand barrage de Dnieprostroi.



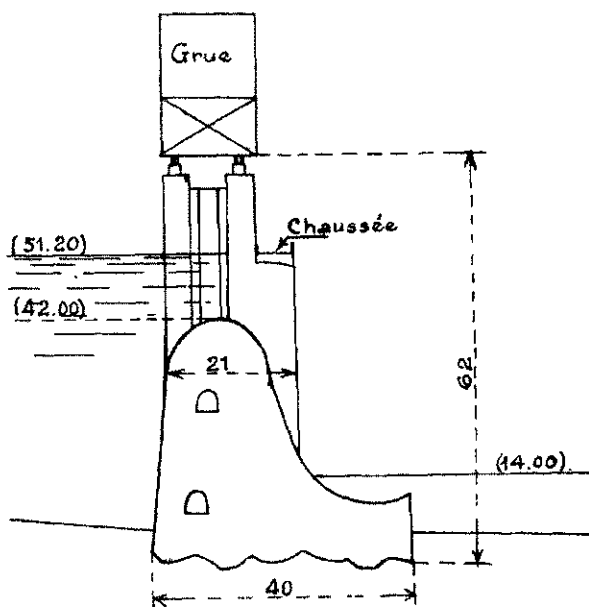
R.G. par un ouvrage métallique, puis continue sur une certaine longueur dans l'île qui n'a pas moins de 10 km. dans le sens du courant.

a) *Barrage.* — La hauteur de la retenue est de 37 m. 50. Le lac ainsi formé à 160 km. de longueur. Sa capacité est de 3 milliards de m<sup>3</sup>, sa surface de 16.000 ha., 14 villages ont été noyés par le remous, et notamment le vieux Kitchkass, situé immédiatement à l'amont du barrage.

La construction est assise sur le rocher granitique dans lequel elles est encastrée de 6 m. en moyenne. Un sondage poussé jusqu'à 60 mètres n'a rencontré que du granit. La fondation est donc d'une qualité exceptionnelle.

En plan, le barrage dessine un arc de cercle de 766 mètres de développement. Cette forme est justifiée, nous a-t-on dit, par le souci d'augmenter le débouché linéaire,

Dans le profil en travers, la forme est celle d'une doucine.



Le barrage est divisé en 47 passes de 13 mètres de largeur, par des piles de 3 mètres d'épaisseur. Sur ces piles s'appuient des vannes-wagon de 100 tonnes, qui maintiennent la retenue à 9 m. 20 au-dessus du seuil.

Les roues des vannes nous ont paru extrêmement petites (environ 15 cm. de diamètre). Devant les vannes, on peut disposer un batardeau. Nous n'avons pu noter de renseignements sur ces organes qu'il était assez difficile d'apercevoir.

Les organes de la bouchure sont manœuvrés au moyen d'une grue portée par deux voies ferrées qui courent sur le sommet des piles. Il y a deux grues de manœuvre.

Près de la rive gauche, sont deux fausses passes

où les vannes sont remplacées par un barrage en béton à section triangulaire. On dispose ainsi d'une sorte de chambre où s'opèrent les réparations aux vannes et aux batardeaux.

A peu près au niveau de la retenue, est une chaussée bordée de trottoirs et supportant une voie de tramway.

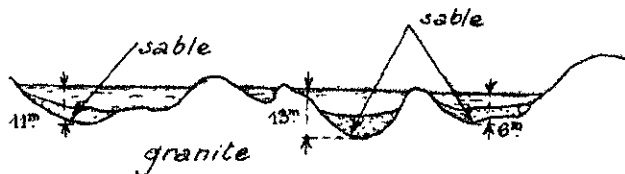
On nous a dit à plusieurs reprises que les glaces n'arrivaient pas jusqu'au barrage, qu'elles fondaient à quelque distance sous cette latitude, et qu'ainsi la question de leur évacuation ne se posait pas. Cependant, on trouve dans le commerce des cartes postales qui indiqueraient le contraire. D'ailleurs, à une vingtaine de centimètres au-dessus du plan d'eau et immédiatement à l'amont des vannes, court une conduite de vapeur munie de deux ajutages par passe dont le rôle est probablement de fondre les glaces.

Le barrage est constitué par du béton cyclopéen au dosage de 350 kilos, coulé à l'état plastique. Le caillou comprenait une certaine proportion de granit local et aussi des galets de la mer Noire concassés. En certains points, on a utilisé un parement en granit de un mètre d'épaisseur. Le mortier se composait alors de 1.200 kilos de sable, 429 de ciment et 220 à 300 litres d'eau. Par temps de gel, on chauffait l'eau de gâchage ainsi que les coffrages.

Les travaux ont nécessité au total 3.400.000 m<sup>3</sup> de déblais et 1.800.000 m<sup>3</sup> de déroctages. On a mis en œuvre 1.200.000 m<sup>3</sup> de béton. Le nombre d'ouvriers a atteint 30.000.

Grâce à cet effectif énorme, on a pu couler jusqu'à 5.000 m<sup>3</sup> de béton par jour et 818.000 en une saison.

Nous n'avons pu obtenir de renseignements très nets sur le mode de construction du barrage. En rassemblant des indications provenant de diverses sources et par l'examen de photographies prises pendant l'exécution des travaux, nous sommes arrivés au schéma suivant :

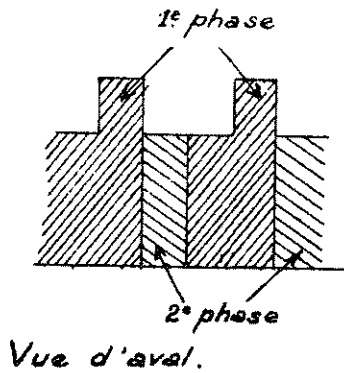
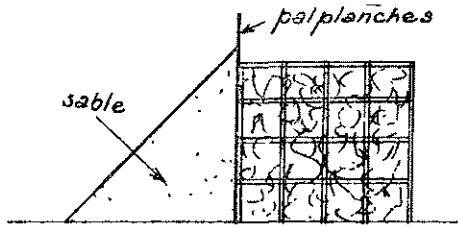


A l'emplacement du barrage, le profil en travers présentait la forme ci-contre.

On a constitué des caisses en bois que l'on a échouées à l'amont du barrage. Sur ces caisses, on a appuyé des palplanches métalliques que l'on a épaulées avec du sable.

On a ainsi constitué des batardeaux à l'abri desquels on a effectué les terrassements et déroctages. Cette opération aurait été faite en deux ou trois chantiers, en profitant des lentilles de sable qui occupent les creux de la roche.

La construction proprement dite du barrage aurait



été commencée à l'abri de ces batardeaux où l'on aurait édifié les piles et la moitié rive gauche de chaque passe. On aurait achevé la construction à l'abri de batardeaux de faible portée appuyés sur les parties voisines déjà en place.

Au cours de la construction, il y a eu 77 accidents. L'un des plus sérieux a été dû au fait que des palplanches métalliques, que l'on croyait descendues jusqu'au rocher, étaient en réalité arrêtées par des blocs roulés. Quand on a vidé le batardeau, l'eau a fait, à un certain moment, irruption sous le rideau en entraînant les rochers et le sable, ce qui a fait perdre plusieurs semaines.

Le barrage a été construit sous la direction d'ingénieurs américains.

Les dépenses de construction se seraient élevées à 500 millions de roubles environ (ou 200 d'après une autre source).

b) *Ecluses.* — Les trois sas d'écluses sont identiques. Ils mesurent  $120 \times 18$  m. Le tirant d'eau au-dessus des buscs est de 4 m. 50.

Il nous a semblé que les aqueducs larrons débouchaient sous le radier.

La durée totale du passage d'un bateau à travers l'échelle est de 40 à 50 minutes.

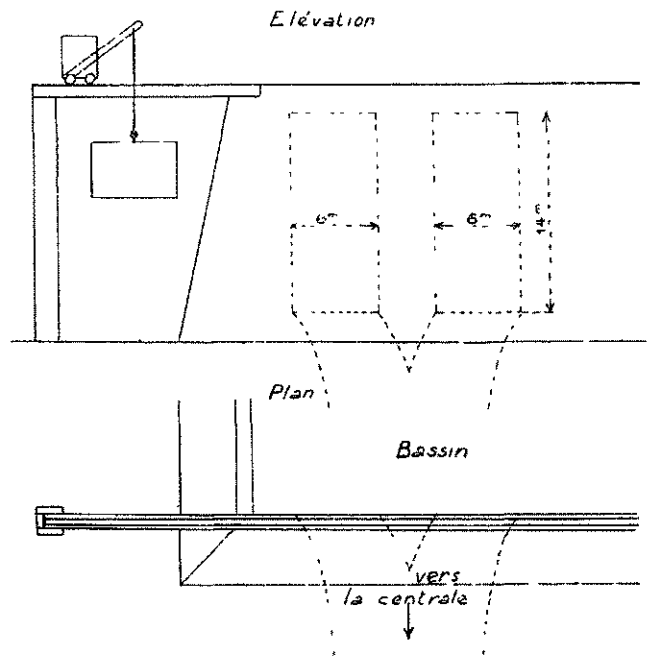
L'intensité du trafic est actuellement de 2.500.000 tonnes/an. Il y aurait des bateaux portant jusqu'à 6.000 tonnes (2 m. de tirant d'eau); mais ceux que nous avons vus ne dépassaient guère 1.500 tonnes.

Il y a également de nombreux et importants trains de bois.

Il est prévu que l'on construira plus tard une autre échelle d'écluses destinée aux bateaux de mer.

c) *Centrale.* — L'eau arrive dans un bassin ho-

raire de 15 mètres de profondeur, limité par des murs à profil triangulaire. Dans l'épaisseur de ces murs sont les conduites menant aux turbines et dont le diamètre est 7 m. 50. Du côté de l'usine, ces conduites se raccordent aux colimaçons en acier des turbines. Du côté du bassin, elles s'évasent et se bifurquent pour former deux ouvertures rectangulaires de 14 mètres de haut et 6 de large. Ces ouvertures peuvent être fermées par des vannes manœuvrées par une grue roulant sur la crête du mur. La voie se prolonge sur un pont au delà du bassin pour permettre la descente d'un élément de vanne.



Le bâtiment de la centrale a fait l'objet d'un concours entre architectes. Il est en granit rouge du Caucase avec ossature en acier.

La salle des machines mesure 231 mètres sur 23 et 24 mètres de hauteur. Elle est desservie par deux ponts roulants de 260 tonnes.

La salle comporte cinq groupes turbo-alternateurs de fabrication américaine (G.E.M.) et quatre d'origine russe.

Ils présentent les caractéristiques suivantes :

Type de la turbine : Francis (le rotor est en trois pièces);

Vitesse de rotation : 88,25 t/m;

Débit : 200m<sup>3</sup> sec;

Puissance : 62.000 kw;

Tension aux bornes : 13.800 v;

Intensité dans l'induit : 3.425 a;

Excitation : 1.200 a sous 250 v;

Poids du rotor de l'alternateur : 430 t.;

Diamètre de ce rotor : 11 m.

L'alternateur principal est surmonté d'un alternateur auxiliaire de 350 kw. surmonté lui-même de son excitatrice (37 KW sous 250 v). L'alternateur auxiliaire fournit, par l'intermédiaire d'un groupe convertisseur, l'excitation de l'alternateur principal.

Ce dispositif est peut-être justifié par le fait que, vu la faible vitesse de rotation du système, il était difficile de réaliser commodément une dynamo de la puissance voulue. Il est à remarquer toutefois que ce problème a été résolu dans les usines françaises. Nous n'avons pu relever les caractéristiques des groupes convertisseurs, un service d'ordre en interdisant l'approche.

De même, nous n'avons pu descendre à l'étage des distributeurs des turbines.

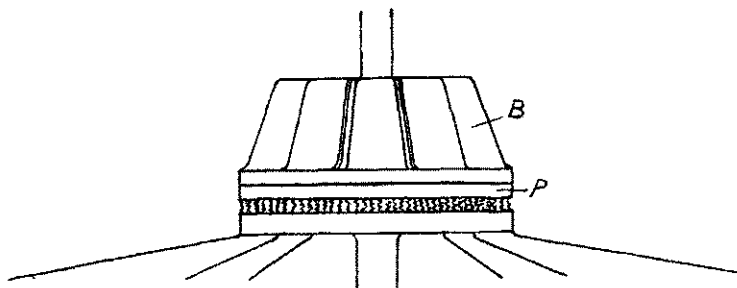
Cette ligne transmet l'énergie de la centrale au Kombinat. Elle est en même temps l'amorce de la jonction avec le centre industriel du Doubass (600 km.).

Un autre groupe de lignes se dirige vers le centre minier de Krivoï Rog (200 km.). Un troisième, enfin, va à la ville de Dniepropetrovsk et sa banlieue où sont 58 usines (90 km.).

En 1933, la répartition de l'énergie entre ces différentes directions était :

Kombinat : 42 %, Dnipropétrovsk : 49 %, Krivoï Rog : 9 %.

Pour toutes ces lignes, les fils sont disposés par 3 ou par 6 en nappe horizontale. La portée courante est de 120 mètres. Les pylônes sont relativement peu



La butée est située à la partie supérieure de l'arbre. Elle comprend un plateau P reposant sur le bâti par l'intermédiaire d'environ 1.400 ressorts. Sur ce plateau repose une pièce en acier moulé B solidaire de l'axe. Les surfaces en contact sont creusées de pattes d'araignée qui assurent la répartition de l'huile. Il n'y a, paraît-il, aucun autre dispositif pour assurer la rotation. L'effort total supporté est de 900 tonnes.

d) *Poste H.T.* — Il est établi en plein air. Nous ne l'avons pas vu de près. Il ne semble pas présenter de particularités remarquables. Dans sa conception, on s'est, paraît-il, inspiré des postes français.

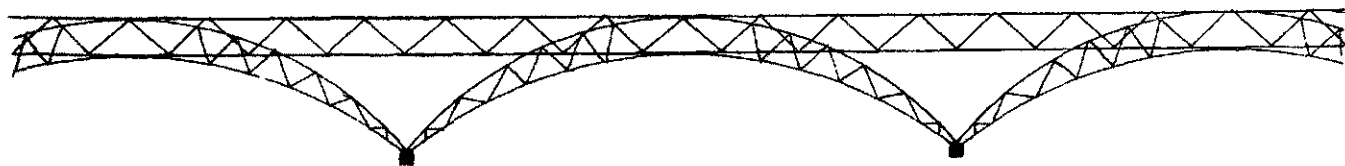
e) *Divers.* — Le pont du chemin de fer qui franchit le Dniepr a une longueur totale de 708 mètres.

élevés, et le point le plus bas de chaque portée n'est guère qu'à 5 mètres du sol. Aucune précaution spéciale n'est prise aux traversées de routes, chemins de fer ou d'autres lignes électriques. Nous avons même observé une ligne M.T. ou B. T. dont les fils traversaient ceux de la ligne H. T. en un point où ceux-ci n'étaient pas en nappe.

*Utilisation du barrage.* — La capacité des turbines installées correspond à peu près au débit moyen (il serait d'ailleurs question d'en installer trois autres).

Le niveau de la retenue peut varier de 6 m., ce qui donne une tranche utilisable de 1.500.000.000 de m<sup>3</sup>.

De la sorte, on arrive à une utilisation moyenne de 6.000 h/an, soit une production annuelle de 3,5 milliards de kwh.



Dans sa partie centrale, il comporte 3 arcs de 140 mètres de portée.

Le Dniepr est également franchi à proximité par un groupe de lignes à 160.000 v. La portée atteint 890 m. (flèche 42 m.). Les pylônes porteurs ont 75 m. de haut. La section des fils en aluminium-acier est de 380 m/m<sup>2</sup>.

#### *Renseignements complémentaires sur l'aménagement du Dniepr.*

Cet aménagement doit être poursuivi en vue de l'utilisation de l'énergie du fleuve ainsi que de la possibilité de la navigation aux navires de 4 mètres de tirant d'eau.

Le plan comprend notamment 60 barrages à l'amont de celui de Kitchkass.

À l'aval, il y en aura également plusieurs autres (12?). Le plus important est actuellement en chantier à proximité de l'embouchure (à 400 k. en aval de Zaporojié). Le volume de sa retenue atteindra 22 milliards de m<sup>3</sup>.

### B. — USINE D'ALUMINIUM.

Cette usine a été mise en service à la fin de l'année 1933. Elle a été édifée avec le concours de techniciens français appartenant à la société Alais, Froges et Camargue.

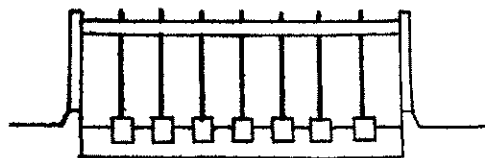
L'usine se composera de 6 corps de bâtiments, dont 4 sont actuellement en service.

La production atteindra 40.000 t/an et la puissance absorbée 60.000 kw.

L'usine reçoit le courant de la centrale sous 16.000 v. Il est redressé par des groupes convertisseurs et arrive à l'usine sous 440 volts.

Le minerai est une bauxite qui vient, pour partie de la région de Léningrad (à 1.800 km.), pour partie de l'Oural. Il est traité sur place par la soude, pour le transformer en alumine (notamment à l'usine de Volkhoff) et arrive à l'usine sous cette dernière forme. Ultérieurement, cette première phase aurait lieu à l'usine du Kombinat.

On prépare un mélange de 70 % d'alumine et de



30 % de cryolithe. Par la suite, celle-ci restant dans le bassin, on rajoute seulement de l'alumine pure.

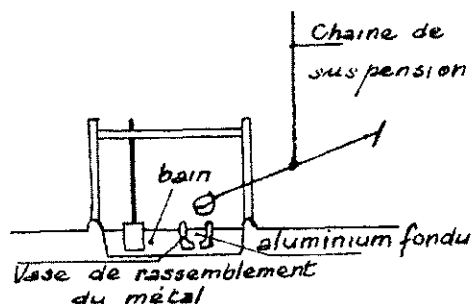
Les cuves sont du type Cheddès ou du type Sabard. Elles sont extrêmement simples : ce sont des fosses rectangulaires conductrices d'environ 5 m. X 2 et 0 m. 60 de profondeur. Elles sont au niveau du sol. Dans chaque cuve plongent 14 ou 16 anodes constituées par des cubes en agglomérées de 35 m. de côté recouverts par une couche de 6 m/m. d'aluminium.

Chaque bâtiment comprend 80 fours montés en série. La tension pour chacun est de 5 v. 4 à 5 v. 5 et se règle par la hauteur des électrodes. L'intensité est de 23.000 ampères.

La durée de l'opération est de 3 jours. La température s'établit vers 870 à 890° C. La fin de l'électrolyse est marquée par l'« anode effect », bouillonnement de la masse. On procède alors à la coulée : dans la masse, on dispose, à l'emplacement d'une électrode, un récipient percé d'un trou dans lequel se rassemble l'aluminium fondu. On le puise alors

avec une sorte de cuiller manœuvrée à la main par un ouvrier qui déverse le métal en fusion dans une poche. Celle-ci, reprise par un pont roulant, est alors menée aux lingotières.

Chaque coulée comprenait à l'origine 450 à 495 k. de métal ; par un relèvement de l'intensité, on est arrivé à 510 kilos.



La consommation en énergie atteint 20.000 kwh par tonne. Le courant est facturé à l'usine 1/2 kopeck (0.005 rouble) le kwh.

Les lingots d'aluminium brut sont ensuite soumis au raffinage. Celui-ci consiste simplement en une fusion suivie d'un refroidissement lent. Les lingots obtenus sont étêtés. On arrive ainsi à une pureté de 99, 8 %.

L'opération se fait dans un four basculant. Il existe actuellement deux de ces fours, auxquels s'en adjoindront quatre autres.

*Organisation du travail.* — Les ouvriers travaillent en 4 postes de 6 heures. Ils ont un jour de repos tous les 4 jours.

L'usine leur fournit du lait comme boisson pendant le travail.

*Fabrication des Electrodes.* — Une électrode dure environ 10 jours (beaucoup moins si elle est mal faite). La consommation en est donc considérable. Les électrodes sont fabriquées sur place.

Elles se composent d'un aggloméré de coke de pétrole et de brai de pétrole additionné d'une petite quantité d'anthracite.

Les matériaux sont pulvérisés dans des broyeurs à boulets. Le coke et l'anthracite sont ensuite séchés à 1260° dans des fours tournants. Ceux-ci sont, lors de la mise en route, chauffés au mazout. Par la suite, on laisse rentrer une légère quantité d'air et la combustion des gaz abandonnés par les matériaux suffit à entretenir la température. L'excédent de gaz combustibles est d'ailleurs récupéré.

Les matériaux passent ensuite dans des malaxeurs où la température est maintenue entre 90 et 100° par une chemise de vapeur. La charge de 600 l. y est brassée pendant 3/4 d'heure environ.

On passe alors à la presse de 300 t. analogue à celles employées en France pour la confection des briquettes.



L'usine possède également une autre presse de 500 t. qui sera utilisée pour la confection d'électrodes destinées aux autres usines électrométallurgiques du Kombinat. Enfin, les électrodes sont soumises à cuisson. Celle-ci dure 14 jours, au cours desquels la température croît jusqu'à 700° pour redescendre progressivement. Ces fours sont en briques réfractaires et la température y est obtenue par gaz chauds. Il y en a trois batteries de 12 fours.

L'installation peut produire 20.000 tonnes d'électrodes par an.

#### C — USINE DE FERRO-ALLIAGES.

Cette usine produit essentiellement des ferro-siliciums et ferro-chromes.

L'usine à *ferro-silicium* comprend 6 fours de 10.000 kw qui sont les plus gros du monde avec ceux installés à Venise.

Un transformateur abaisse à 35.000 v. l'énergie venant de la centrale. Chaque four est alimenté par un transformateur individuel à 64 prises.

L'alimentation se fait en courant monophasé sous 27 à 57 v. suivant le régime de marche. L'intensité est de 130 à 140.000 ampères.

L'électrode est un cylindre de 3.540 m/m de diamètre et 5 m. 50 de hauteur et pèse 100 tonnes. Le remplacement se fait sans arrêter la marche, la nouvelle électrode prolongeant l'ancienne à laquelle elle se raccorde par des entures, 12 tiges d'acier la maintiennent et la guident.

Les matériaux utilisés (minerai de fer, riblons, coke, quartz) sont stockés dans quatre silos par four. Ils sont pesés, puis versés dans des trémies d'où, par 36 poches, ils descendent au foyer. La température y atteint 1.900° à 2.000°. Toutes les heures un quart on fait une coulée de 2,5 à 3 tonnes.

Le quartz forme une masse pâteuse qu'on est obligé de remuer avec des piqueurs à air comprimé.

Toutes les parties du four sont refroidies par des courants d'eau distincts qui se terminent à l'air libre. S'il y a un défaut dans le refroidissement, on en est ainsi prévenu aussitôt.

Il circule jusqu'à 180 m<sup>3</sup> d'eau par heure et par four.

Chaque four produit 40 à 45 tonnes de ferro-silicium à 45 % de Si par 24 heures.

L'usine à *ferro-chrome* possède 5 fours Héroult triphasés à 4 crans de marche. L'intensité varie de 4 à 7.000 ampères, et la différence de potentiel aux bornes de 130 à 220 v. La puissance maximum est de 1.400 kw. par four ( $\cos \varphi = 0,88$ ). Les électrodes sont des cylindres de 350 m/m de diamètre, qu'on peut changer sans arrêt de la marche.

Les matières premières sont le fer, le minerai de chrome, le coke et le calcaire (le chrome vient de l'Oural).

La température du four est d'environ 1.700°.

L'opération dure de 1 h. 45 à 2 h. 30, après quoi on procède à la coulée (600 k. environ).

Le produit fini contient 65 à 68 % de chrome.

#### D — USINE A ACTERS POUR OUTILS.

Cette usine produit surtout des aciers inoxydables. C'est elle qui, notamment, alimente l'usine Kaganovitch de roulements à billes à Moscou. On n'y fait pas d'aciers semi-inoxydables.

La production atteint 60.000 tonnes par an.

L'usine dispose de 9 fours triphasés Héroult dont 5 de 10 t., 2 de 5 t., et 2 de 3 t., alimentés sous une tension variant de 85 à 220 v.

On part d'acier en lingots additionnés de riblons d'acier et même d'un peu de fonte, et des ferro-alliages fournis par l'usine voisine.

On fait une coulée toutes les 7 ou 8 heures.

#### E — CONCEPTION DE LA VILLE NOUVELLE

On a édifié 15 villages dont certains sont provisoires.

Pour rendre la ville plus agréable, l'ensemble des usines sera entouré de parcs de toutes parts.

Les communications seront effectuées par tramways.

L'eau potable sera l'eau du fleuve améliorée par filtration.

### Kharkoff

Encore une nuit en chemin de fer, assez courte d'ailleurs, et nous revenons à Kharkoff (4 juillet).

Ce sont surtout les questions d'urbanisme qui nous seront présentées dans cette ville où elles sont primordiales puisqu'elle a vu quadrupler sa population depuis 1913 — et cela contribue à expliquer bien des mesures pour l'utilisation des logements surabondants ! Elle a été jusqu'à ces derniers temps capitale de l'Ukraine.

Nous sommes reçus, fort aimablement, par l'association des urbanistes qui nous posent des questions

et nous demandent des renseignements ; ils nous montrent des projets très artistiques portant surtout sur des gares.

Nous les verrons à l'œuvre dans les vastes et hautes constructions groupées qui sont projetées pour les administrations publiques.

Il faut reconnaître que ces immenses entreprises, qui autorisent des ensembles homogènes dégagés des constructions d'un autre âge, produisent un autre effet que l'imbrication d'un immeuble moderne isolé parmi les maisons du siècle passé, sans compter que



Un kolkhoz au travail.

le modernisme russe nous a paru généralement de bon goût et non agressif (il n'y a plus de bourgeois à épater).

Kkarkoff est aussi le foyer de la production en grand des tracteurs agricoles, édifié dans un très grand mouvement d'enthousiasme et entouré de créations satellites, comme des logements, comme ce centre de fabrication de 50.000 portions de nourriture qui permet, à qui s'en accommode, de réaliser tant d'économie de forces et de satisfaire ainsi d'autres besoins.

Kharkoff est en même temps le centre d'une importante direction ferroviaire; on nous y a préparé très bien une réception fort instructive.

On nous fait voir également une polyclinique, où nous apprenons que 60 % des médecins appartiennent au sexe féminin, puis un théâtre en construction.

Ce ne sont pas les habituelles vitrines d'objets de luxe qui ornent le foyer des théâtres soviétiques, mais des vues ou des fresques rappelant aux spectateurs les grandes créations industrielles de leur pays, le barrage du Dniepr, les hauts fourneaux, de grandes turbines, etc.. Le nouvel amphithéâtre de Kharkoff doit répondre aux meilleures règles de l'acoustique et de la ventilation. Ses accès, revêtus de marbre rouge, sont beaux.

Au Kolkhoz, que nous visitons aux environs de Kharkoff, les plus ruraux d'entre nous réunissent d'intéressants renseignements sur l'administration d'une semblable unité, le rendement et la rémunération du travail.

Le centre est une ancienne maison de Koulak. Les 1.200 hectares comportent 182 fermes (contre 33 en 1921), 716 habitants dont 383 travailleurs (3 enfants

en moyenne par ménage), un cheptel commun de 114 vaches, 119 chevaux, 110 porcs.

Tous les travailleurs au-dessus de 16 ans assistent obligatoirement, de 3 à 12 fois par an, à l'assemblée générale, sans préjudice de réunions techniques mensuelles. Un comité de direction de 5 membres et une commission de contrôle gère le Kolkhoz pendant deux ans.

Le personnel est divisé en 4 brigades, dont 3 pour la culture et une (40 personnes) pour le bétail. Les travailleurs sont payés suivant le nombre d'unités de travail fournies, nombre apprécié par les brigadiers; les travailleurs de choc peuvent avoir ainsi plus de 400 journées de travail par an.

L'état prélève environ 26 % de la production.

Le surplus, en dehors de la réserve pour les semailles et le bétail, est vendu sur le marché libre et réparti au prorata des heures de travail.

Les Kolkhoz importants ont en propre une station de tracteurs. Ceux qu'on emprunte sont rémunérés en nature suivant le travail fourni.

Depuis quelque temps, les participants peuvent posséder un demi-hectare de terre, une vache, un veau, un porc et de la volaille.

Le Kolkhoz fournit à ses membres des repas à un prix très faible (3 repas pour un demi-rouble). Il comprend un réfectoire central avec petites tables, un dortoir, un club avec salle de lecture, des écoles pour enfants et adultes.

On fait souvent des échanges de personnel avec les usines qui ont un rôle de parrainage vis-à-vis des Kolkhoz.

On fait visiter notamment des étables très propres où les veaux sont séparés de leur mère pour mieux doser le lait, une isba où la lavande est répandue sur le sol.

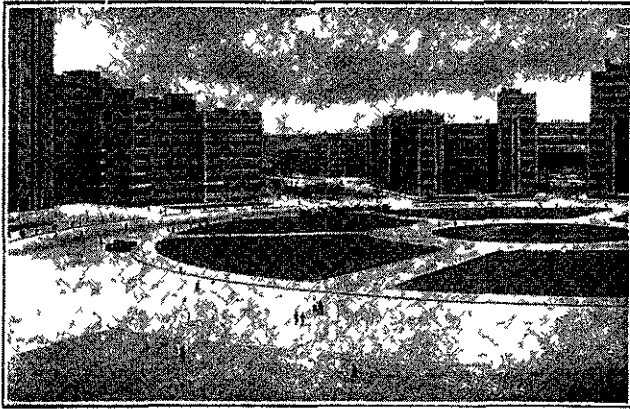


Groupe d'enfants à Khaikoff.

### Etudes d'Urbanisme à Kharkoff

La ville de Kharkoff qui avait, avant la guerre, environ 200.000 habitants en a maintenant 800.000.

C'est un des plus forts accroissements urbains qu'on nous ait cités. On a donc dû faire des plans d'urba-



Un exemple d'urbanisme soviétique :  
La place Dzerzhnisky à Kharkoff.

nisme très développés, sans préjudice des mesures temporaires d'exception qu'on a dû prendre, comme dans mainte grande ville, pour le resserrement de la population.

Dans la ville future, on n'aura aucune construction dans les points bas, plus malsains. De la sorte, la ville se trouvera fractionnée en 6 districts indépendants. L'ensemble aura environ 20 km. de diamètre.

La question des transports est importante.

Après diverses études, on a admis les dispositions suivantes :

Les grands courants de circulation seront assurés par un chemin de fer électrique établi dans une cuvette ouverte. (Cette solution, qui n'a pas les inconvénients des lignes de surface, est six fois moins

coûteuse que celle du chemin de fer souterrain). Le tracé comprendra un cercle vers le milieu de la ville et 6 radiales desservant les divers districts. L'espacement des gares sera de 3 kilomètres dans la région suburbaine, de 1 kilomètre en ville.

D'autre part, une traversée de la ville par autostrade sans croisements à niveau est prévue.

Cette voie se dédouble dans le centre de la ville pour desservir deux quartiers différents.

Les tramways seront supprimés dans les quartiers centraux et conservés seulement pour les trajets suburbains. Des autobus assureront les autres transports. Enfin, on pourra employer des trolleybus là où le profil en long sera particulièrement dur.

Somme toute, on juxtapose des moyens de transport très variés plutôt qu'on ne se borne au plus économique, en chaque cas.

L'alimentation en eau se fait actuellement par des puits dans la nappe à raison de 80 litres par personne et par jour. On est en train de construire une conduite de 45 kms, qui amènera, d'un captage, 250 litres par personne et par jour. Cette eau sera améliorée par passage sur des filtres de type américain.

Les eaux industrielles seront rejetées dans les petites rivières qui traversent la ville. Par des barrages, on créera d'ailleurs sur ces cours d'eau des étangs décoratifs. Les eaux résiduaires sont épurées dans la proportion des 4/5<sup>e</sup>, le reste étant envoyé à des champs d'épandage.

Les services municipaux ont établi divers projets d'édifices publics, et notamment de plusieurs gares que nous avons pu examiner.

### Visite de chantiers de construction

a) *Maisons ouvrières.* — Au début, on faisait les cités en maisons parallèles. L'inconvénient était que les appartements étaient trop soumis au soleil et au vent. En outre, l'aspect était monotone. On construit plutôt maintenant sur un plan carré. On suit, en matière d'architecture, les tendances de Le Corbusier et de Mayer.

La surface d'appartement est de 9 à 10 m<sup>2</sup> par personne. Toutefois, les appartements des ingénieurs comportent en plus un bureau.

(Il est à noter que, selon Le Corbusier, 16 m<sup>2</sup> par personne sont un minimum pour le logement des ouvriers).

Chacun raisonne en U. R. S. S. sur cette surface minima et s'intéresse à la réalisation des diverses étapes. Les appartements sont faits pour une ou plusieurs familles. Il y a aussi quelques logements pour les célibataires, mais le plus généralement ceux-ci sont logés dans le même appartement qu'un ménage.

Le loyer varie de 25 kopecks par mois et par mètre carré jusqu'à 8 % du salaire.

Les appartements comportent le chauffage électrique. Pour ceux qui sont dotés d'une cuisine, et ils sont de plus en plus nombreux, il y a un fourneau à bois. L'installation du gaz est prévue ultérieurement.

De nombreux ménages prennent d'ailleurs leurs repas dans les « fabriques cuisines ».

On s'attache à donner à chaque logement en sus des chambres décomptées, à raison de 9 m<sup>2</sup> par personne, une entrée, une cuisine, une salle de bain et parfois le téléphone.

Chaque immeuble peut loger 400 personnes. Dans une cité, il y a environ 7.400 habitants.

b) *École.* — Cette école est faite pour 800 élèves.

En 1936, on en construira 24 semblables.

Les salles de classe pour 40 élèves ont un cube d'air de 48 m<sup>3</sup>.

Les toits sont en fibro-ciment du Donbass, reposant sur une tôle bitumée. Les murs en briques sont revêtus de plaques de fibro-ciment.

c) *Théâtre*. — Il comportera 1.850 places et a été traité luxueusement. La salle est en amphithéâtre, toutes les places étant de face. L'acoustique a fait l'ob-

jet d'études poussées, et l'on s'est inspiré de la salle Pleyel, à Paris.

L'air est climatisé en circuit fermé et arrive par le sol.

En cas d'incendie, il y a un rideau de fer sur la scène, et un réservoir d'eau à ouverture instantanée au-dessus de la salle.

### Visite de l'usine

#### « Faucille et Marteau » à Kharkoff

Cette usine a été fondée en 1879. C'était alors une installation où l'on montait des machines agricoles de divers types dont les pièces provenaient d'Angleterre ou d'Italie.

Actuellement l'usine ne produit plus que deux natures de fabrication : des batteuses (35 par jour) et des wagons plateformes (19 par jour).

Le montage des batteuses se fait à la chaîne. Celle-ci a un mouvement discontinu de 7 minutes de période.

L'usine elle-même ne présente pas de particularités remarquables.

*Organisation du travail*. — L'usine occupe en nombre égal des hommes et des femmes. Les apprentis commencent à travailler à 16 ans à raison de 6 heures par jour. L'apprentissage dure un an.

Le travail des ouvriers est organisé en 3 postes de 7 heures, plus une heure de repos au milieu pour le repas.

Les ouvriers entrant à l'atelier de menuiserie, qui est particulièrement dangereux, doivent pendant deux mois fournir chaque jour 4 heures d'apprentissage et 3 heures seulement de travail effectif.

Aucune mesure de précaution spéciale n'est prise pour la protection du personnel contre les accidents.

Le salaire moyen des ouvriers est de 200 roubles par mois (à titre de comparaison, un manoeuvre non spécialisé gagne de 80 à 120 roubles, un ouvrier de choc 400 à 600, un ingénieur 800 à 1.500, un directeur d'usine jusqu'à 3.000 un artiste réputé jusqu'à 6.000).

Le salaire est aux pièces.

A l'usine se rattachent des œuvres sociales importantes, en particulier :

Une cité ouvrière (où le prix du loyer, y compris le gaz, l'eau, etc... est de 15 % du salaire) — plusieurs crèches — une station de repos dans un village. Les adultes peuvent passer deux semaines dans cette station. Les plus jeunes, ainsi que les ouvriers affectés à des travaux particulièrement pénibles, trois ou quatre. Le voyage est payé aux ouvriers de choc. Les malades peuvent être envoyés dans ce village, et on leur paye leur salaire pendant un mois.

Nous avons vu un soviet d'ouvriers pendant un de leurs repos : un « coin rouge » spécial est généralement réservé à cet effet dans chaque atelier.

### Visite d'une usine de fabrication de matériel de mines à Kharkoff

Avant la guerre, cette usine fabriquait des lampes de mine et employait environ 100 ouvriers.

Depuis, cette fabrication a été intensifiée, et on y a adjoint la production de divers autres matériels de mine. L'usine occupe actuellement 2.000 ouvriers travaillant en trois postes.

La production comporte :

Des treuils moteurs de 15 kw à raison de 100 par mois ;

Des treuils de scraping (50 par mois) ;

Des treuils Sullivan (cette fabrication est en cours de démarrage) ;

Des haveuses ;

Des trains porteurs à courroie munis de roulements à billes (10 à 15 par mois) ;

Des chargeurs à charbon de 60 t. heure, à raison de 40 par mois.

Ce dernier matériel est intéressant : c'est une sorte de rabot dont les bras métalliques rassemblent le

charbon et le poussent dans un couloir. L'appareil est porté sur des chenilles (qui nous ont parues un peu faibles). Ce matériel est de conception américaine. Il est destiné à desservir de petites galeries.

On a aussi produit un engin analogue, mais destiné à desservir des wagons plus grands. Le couloir de cette machine était télescopique.

On a eu des ennuis avec ce matériel qui était trop important, et c'est ce qui a amené à la construction du petit modèle. Néanmoins, le grand n'a pas été abandonné.

Enfin, l'usine continue à fabriquer des lampes de mine à raison de 185.000 lampes à essence et 50.000 à accumulateurs. Fe-Cd par mois. Toutes ces lampes sont recouvertes d'une couche de cadmium, ce qui est un luxe assez surprenant, car, par ailleurs, la fabrication n'est pas particulièrement soignée.

L'usine est alimentée en aciers divers par le Kombinat du Dniéproguess. Elle dispose d'une table de contrôle des métaux.

## Renseignements fournis par les ingénieurs de la Direction des Chemins de fer du Sud à Kharkoff

*Electrification.* — Sur le réseau du Sud, elle est déjà appliquée pour les lignes de banlieue (15 à 30 kilomètres), ainsi que sur la section Zaporojié-Krivoï Rog. L'électrification de la ligne Zaporojié-Donbass est en voie d'achèvement.

On a adopté le courant continu à 1.500 v. avec prise de courant aérienne. L'extension de l'électrification est prévue.

*Constructions nouvelles.* — On construit actuellement deux lignes nouvelles se dirigeant vers Sébastopol, et deux autres vers Kiev, qui soulageront les lignes actuelles exagérément chargées (jusqu'à 90 trains par jour dans chaque sens). Les projets comprennent en outre la construction d'une nouvelle gare centrale à Kharkoff. En deuxième urgence figure la construction d'une nouvelle ligne vers Koursk avec une gare souterraine en ville.

Les dépenses prévues en ce qui concerne la ville de Kharkoff sont : première tranche : 50 millions de roubles ; deuxième tranche : 40 millions.

Sur les lignes de banlieue, l'écartement moyen des stations varie de 1 à 3 km., suivant la distance au centre de la ville.

La fréquence des trains pourra atteindre celle d'un convoi toutes les 10 ou 15 minutes.

*Exploitation technique.* — Sur la ligne actuelle Kharkoff-Koursk, on emploie le block automatique avec signaux lumineux. Il sera prochainement installé sur les lignes Moscou, Donbass, Caucase. Sur les lignes à voie unique, on utilise le bâton-pilote électrique.

Sur d'autres lignes, on emploie le block semi-automatique, l'exploitation par télégrammes et celle par téléphone. Toutefois, le block automatique se développe de plus en plus, même sur voie unique.

Le courant des circuits de sécurité arrive sous 6.600 v. Il est transformé en courant continu à 110 v. Les stations de redresseurs comportent une batterie d'accumulateurs montée en tampon, qui peut en même temps servir pour une alimentation de secours.

On emploie le système de block permissif dans les sections particulièrement chargées, ainsi que dans les régions accidentées pour éviter les démarrages en rampe.

La longueur moyenne de cantonnement varie de 500 à 4.500 mètres.

L'intervalle entre deux trains consécutifs peut descendre à 7 minutes.

On emploie dans certaines gares le dispatching-system (mécanique ou électrique). On va d'autre part l'installer (avec deux postes de dispatch) sur une ligne de 225 km. munie du block automatique.

Le cab-signal et le freinage automatique, qui sont employés sur certaines lignes du réseau du Nord, ne le sont pas dans celui-ci.

Entre les gares, il existe un téléphone automatique qui est employé de préférence au télégraphe.

Pour la régularisation générale du mouvement, on dispose d'une installation très perfectionnée. Chaque jour, à 18 heures, les chefs du service du mouvement sont rassemblés dans un studio où ils font, devant des microphones, leurs rapports. Ceux-ci sont transmis à Moscou par téléphone à haute fréquence porté par les fils du téléphone ordinaire. A minuit, dans le même studio, on reçoit par haut-parleur du service central qui, de Moscou, règle les mouvements pour l'ensemble de l'Union, les instructions pour la journée du lendemain.

*Exploitation commerciale.* — Les marchandises sont expédiées, soit par colis, soit par wagons complets, ceux-ci étant, autant que possible, groupés par trains complets.

A chaque colis ou wagon complet correspond une quittance en deux exemplaires dont une est destinée à l'expéditeur, l'autre au service.

Les wagons ne portent pas d'étiquette, mais le chef de train a la liste des wagons avec leurs numéros et leurs destinations. Dans les gares de triage, cette liste sert à inscrire à la craie sur chaque wagon le numéro de la voie où il doit se rendre ; il faut beaucoup d'attention et de surveillance pour éviter des erreurs.

La vitesse moyenne d'acheminement des marchandises atteint au maximum 4 à 500 km. par jour.

Il n'y a pas d'horaires facultatifs. La marche des trains est réglée six mois à l'avance, par application du Plan.

Il semble que l'on modifie assez fréquemment le nombre des trains de voyageurs, à la demande du trafic des marchandises pour dégager les voies.

### *Organisation du personnel d'une gare.*

Elle comprend : un chef de gare assisté de deux adjoints principaux. Le premier, dit adjoint des bâtiments, a dans ses attributions les rapports avec les voyageurs. Il est assisté de quelques techniciens.

Le second, dit adjoint commercial, s'occupe des bagages, colis, porteurs, etc. Il dispose également d'adjoints techniciens.

D'autre part, il y a un ingénieur de la sécurité et du mouvement, et deux autres qui ont autorité sur le trafic du transit.

Enfin, le chef de gare dispose de deux ingénieurs de contrôle et d'inspecteurs.

A un échelon plus élevé, il y a des inspecteurs de section (techniques et commerciaux).

La répartition en sections est d'ailleurs différente pour chacun des services considérés. C'est ainsi qu'il y a sur ce réseau, 6 sections pour l'exploitation, 10 pour la traction, 10 pour le matériel roulant, 16 pour la voie, 6 pour la construction, 8 pour les signaux.

Cette organisation est inspirée de celle des chemins de fer français. (On avait essayé un schéma inspiré des chemins de fer américains, mais on a dû y renoncer).

Il nous a été dit que, dans certaines grandes gares existerait une nursery où l'on garderait et nourrirait les enfants des familles qui viennent à la ville pour faire leurs commissions.

*Renseignements sur l'activité du réseau.* — La longueur des voies est de 2.684 km. dans la division du Sud. Les recettes atteignent 216 millions de roubles, les dépenses 155 millions. La différence serait consacrée à l'amortissement.

*Freinage.* — Les trains sont très longs (jusqu'à 120 wagons). Dans ces conditions, le frein Westinghouse était insuffisant. On y a substitué le frein Kazatoff qui fut lui-même remplacé par les appareils Matrozoff, plus perfectionnés. On étudie encore le frein Chavgoulitseff et un autre système électropneumatique. Au total, il y a actuellement en service un type de frein sur les wagons à marchandises et deux sur ceux à voyageurs.

Le plus développé est le frein Matrozoff, qui est très intéressant : il est à courant direct, ce qui assure un freinage extrêmement rapide des wagons les plus éloignés. Il ne peut être épuisé comme le Westinghouse. En outre, il est modérable au serrage et au desserrage. (Ce système est breveté en Allemagne.)

Le Plan prévoit que tous les wagons seront freinés à la fin de 1937.

*Attelage automatique.* — Un type d'attelage automatique a été étudié et est actuellement en service sur certaines lignes (Krivoïrog-Dnieproguess-Doubass), dont le circuit est régulièrement isolé. Son extension est prévue, et il serait généralisé en 1940.

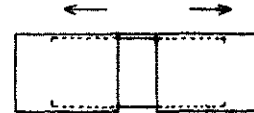
*Traction.* — Chaque locomotive est servie par deux équipes, toujours les mêmes.

Pour les trains très lourds, on ajoute une machine en queue.

Nous avons examiné quelques-unes de ces machines. Le gabarit est très élevé (5 m. 40), ce qui permet de bien dégager les divers organes. Les tenders sont très importants et contiennent 44 tonnes d'eau, 20 tonnes de charbon.

a) Machine 0-5-0. Son poids total est de 85 t. Elle sert à remorquer des trains de marchandises. C'est un des types les plus répandus.

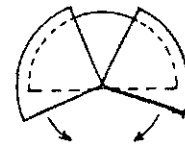
Le système de portes de foyer est intéressant; les deux portes se déplacent par translation horizontale.



b) Machine 1-5-1. Celle-ci est récente et perfectionnée. Son poids adhérent est de 100 tonnes. Elle peut remorquer en palier 4.000 t. à 65 km-h. (En fait, les trains les plus lourds pèsent, sur ce réseau, 1.750 t. Sur d'autres réseaux, il en existe de 2.500 t.) Il existe 34 machines de cette série sur ce réseau (plus de 500 dans l'Union).

Les portes de foyer sont du même type que pour la 0-5-0. Le charbon est pulvérisé sur le tender, envoyé à la locomotive par une vis d'Archimède, et réparti dans le foyer par jets de vapeur.

c) Machine 1-3-1. Celle-ci sert pour les trains de voyageurs (dont le poids atteint jusqu'à 900 t. Sa vitesse a atteint 112 km-h., mais les règlements la limitent à 100 km-h. En outre, sur chaque section de voie, il y a une vitesse limite, généralement très inférieure.



Le système de portes de foyer est également intéressant. Ici les deux demi-portes, qui sont équilibrées, oscillent autour d'un axe situé au milieu du côté supérieur de l'ouverture.

Les machines présentées sont très bien entretenues.

## Kiev

Une nuit de chemin de fer dans un train venant de Bakou, nous conduit (par Pultava) de Karkhoff à Kiev.

Nous y serons reçus de l'arrivée au départ (6-7 juillet) par la VOCS de l'Ukraine, qui multipliera ses attentions, organisera notamment des rap-

prochements entre techniciens français et étrangers de même spécialité, tandis que la municipalité de Kiev, outre une réception dans sa salle de délibérations, nous conviera à un souper d'adieu, suivi de danse.

C'est encore l'urbanisme qui est la grande préoc-

cupation de cette nouvelle capitale de la République ukrainienne, et nous en aurons la preuve par les visites techniques que l'on nous y organise, comme le chantier de l'alimentation en eau de l'agglomération, comme la visite de l'exposition des projets pour le quartier des bâtiments administratifs (toute une enceinte autour d'une place, avec perspective en descente sur le bord du Dniepr), comme les explications sur le projet de boulevard dominant les rives du fleuve et en cours de consolidation.

Mais nous prendrons aussi une idée des anciens monuments de cette ville, aux voies généralement larges et propres, où maintes constructions revêtent un style ou un décor byzantins.



Vue du Podol et du débarcadère

La Lavra (1) de Kiev, dominant le Dniepr avec ses dômes dorés, et offrant un très beau coup d'œil, a conservé ses iconostases répartis devant plusieurs chapelles. Des catacombes décèlent peu à peu leurs secrets.

La cathédrale de Sainte-Sophie, fermée au culte depuis peu, laisse voir des mosaïques et des fresques du XI<sup>e</sup> siècle, dont une scène de chasse inattendue en ce lieu.

On parcourt la ville en tous sens, elle nous montre la porte d'Or, vestige de temps très anciens, de nombreux et beaux bâtiments, université, etc.

Nos visites nous donnent l'occasion de descendre le Dniepr pendant une heure et de contempler le panorama de la ville depuis un des ponts qui traverse le fleuve. Il est également intéressant de suivre les anciens remparts qui dominent l'autre rive.

### Travaux d'urbanisme dans la ville de Kiev

Depuis 1934, Kiev est redevenue la capitale administrative de la République de l'Ukraine (ce fut Kharkoff, de 1921 à 1934). De ce fait, les travaux

(1) Monastère dont le supérieur avait en même temps un rôle important dans l'administration ecclésiastique régulière.

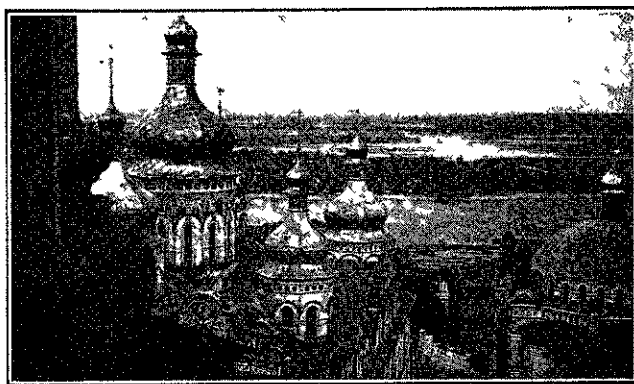


Vue du Dniepr à Kiev, du haut de la colline « Vladimir »

Les tramways de Kiev n'ont qu'une classe, mais la plateforme du wattman est réservée aux détenteurs d'une carte de priorité, tels que médecins, garçons de recettes, hommes politiques, carte d'ailleurs payante sauf pour les hommes politiques.

Les enfants ne paient pas quand ils mesurent moins d'un mètre; il y a une toise dans la voiture; cette règle donne peut-être lieu à moins de contestations que celle de l'âge

La gare de Kiev, en cours d'achèvement, comporte une salle des pas perdus, des salles d'attente magni-



Kiev. — Vue sur le Dniepr

ifiques, des verrières assurant une grande clarté; des passerelles supérieures enjambent les voies, les salles d'attente étant à l'étage.

d'urbanisme y ont pris un nouvel et important essor.

Ceux dont nous avons été entretenus se rapportaient à :

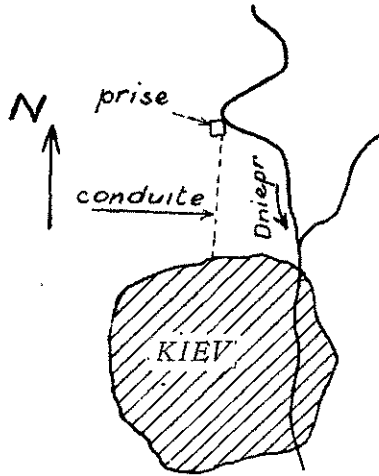
- a) L'alimentation en eau potable,
- b) La fixation des falaises argilo-sableuses, domi-

nant le Dniepr, et la réalisation de promenades et de quais.

c) L'édification de palais pour les administrations et les Soviets et la création d'une très vaste place, en liaison avec l'aménagement précédent.

### A — ADDUCTION D'EAU

Actuellement, la ville est alimentée en eau par des



puits. Ceux-ci ont été exagérément multipliés, puisque leur nombre s'est élevé à 70.

On s'est cependant aperçu que l'ouverture d'un

nouveau puits faisait baisser les autres. Aussi, 43 seulement sont-ils encore en service.

Cette eau n'est pas sûre et elle est en quantité insuffisante.

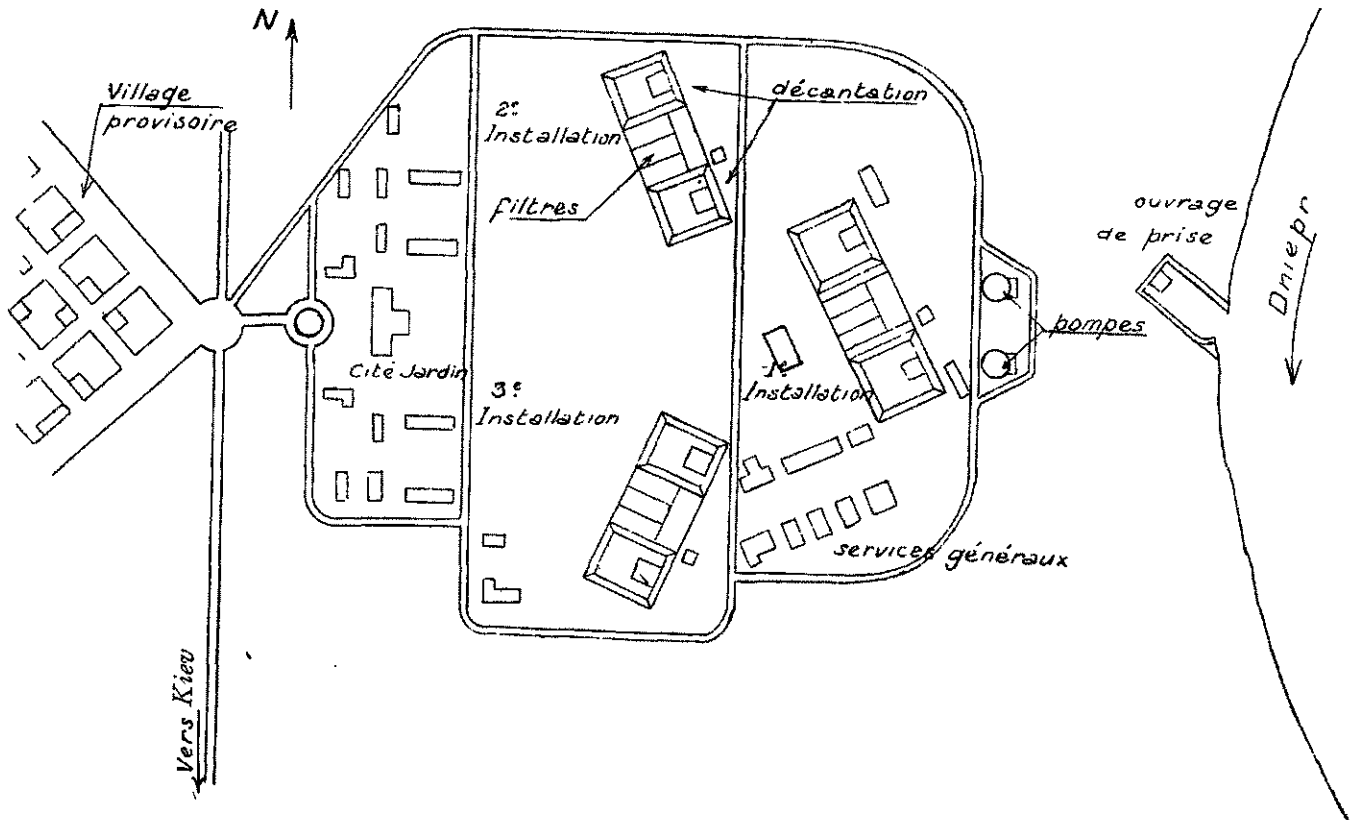
Le dispositif en cours de réalisation doit être alimenté par l'eau du Dniepr filtrée et javelisée. Le débit atteindra 300.000 m<sup>3</sup>-j. La réalisation de l'installation se fera en trois tranches égales.

*Description des ouvrages.* — L'emplacement a été choisi à 19 km. en amont de la ville, dans un coude du fleuve. Cette distance permet de ménager des agrandissements de la ville vers le Nord. En outre, on évite les eaux apportées par un affluent de rive gauche qui traverse des marécages et charrie beaucoup de matières organiques.

Il est d'ailleurs à remarquer que l'éloignement entre les prises d'eau et les villes est fréquemment grand en Russie. C'est ainsi que cette distance atteint 45 km. à Odessa et à Kharkoff.

L'ouvrage de prise est un bassin bétonné rectangulaire dont l'axe fait environ 60° vers l'amont avec la berge pour éviter l'entrée de corps flottants.

L'aire de ce bassin est de 3.500 m<sup>2</sup>. Il est couvert, la rive étant inondable. La prise d'eau s'y fait entre les cotes (— 1) et (— 9) sous les plus basses eaux. (La cote (— 1) représente le niveau le plus bas atteint par la glace en hiver.) L'eau est pompée dans des bassins de décantation et coagulation mesurant 50 m.





× 35 m. où elle séjourne 4 heures. La coagulation se fait par addition de 70 milligr. par litre de sulfate d'alumine.

Avant de passer à la filtration, l'eau est additionnée de 1 milligr. d'hypochlorite de soude par litre.

Chacun des trois bassins de filtration est compris entre les deux bassins de décantation qui l'alimentent. Il mesure 60 m. × 35. La couche filtrante comprend 65 cm. de gravier et 85 de sable. Le bassin est divisé en 12 cellules. La vitesse de filtration atteint 5 m<sup>3</sup> par heure et par m<sup>2</sup>.

Le lavage se fait par envoi d'eau sous pression d'endessous les filtres.

Après filtration l'eau est encore additionnée de 1/2 mmgr. d'hypochlorite par litre, puis elle est reprise par des pompes qui l'envoient, sous 11 atm., dans la conduite.

La puissance installée pour chacun des groupes de 100.000 m<sup>3</sup>/jour est de 4.800 kw.

Chacune des 3 conduites maîtresses mesure 1.100 m/m de diamètre. Elle est enterrée à 2 mètres de profondeur pour éviter le gel (le froid atteint — 20°).

Les canalisations sont en fonte. Les joints sont faits avec un coulis de ciment sur une couche d'étoupe. Ce dispositif est employé en Russie depuis 4 ans et a, paraît-il, donné de bons résultats.

Outre les trois unités de filtrage et d'épuration, l'installation comporte des services généraux et une cité destinée au logement du personnel. L'effectif de celui-ci atteindra 90 travailleurs qui fourniront 3 postes.

La cité aura 300 habitants et sera dotée d'une sous-station, d'une usine centrale de chauffage, de garages, etc...

L'installation tout entière est située au-dessus du niveau des plus hautes eaux : alors que celles-ci sont à la cote (+ 89), les réservoir, bureaux, etc..., seront à la cote (+ 110).

La rive basse est constituée par du sable très fin. Il y a donc lieu de la protéger contre les érosions (celles-ci ne sont d'ailleurs appréciables qu'en forte crue, la vitesse normale du fleuve n'étant que de 0,15 m/sec.).

La protection se fait par des fascines en osier : un

premier tapis est fiché au sol par des pieux entre lesquels on établit un clayonnage affectant la forme d'un quadrillage de 75 cm. de côté environ. Le tout est lesté par des blocs de gneiss trouvés à proximité.

*Etat d'avancement des travaux.* — Ils ont été commencés le 20 juin 1935, soit quinze jours avant notre visite.

La fin des travaux est escomptée pour le 1<sup>er</sup> avril 1937. Leur coût sera de 25 à 30 millions de roubles.

Le premier travail a été la création d'un village provisoire qui abrite les 30 ingénieurs, les 640 travailleurs et leurs familles. On a entrepris les travaux de défense de berge ainsi que les terrassements des bassins.

Nous sommes entrés dans les dortoirs des célibataires ou les chambres d'ingénieurs ; partout régnaient ordre et propreté, des fleurs décoraient les tables. Il nous a semblé que l'état-major était considérable.

### B. CONSOLIDATION DE TERRAINS.

Le Dniepr est dominé d'environ 80 m. par des falaises terreuses où les éboulements sont fréquents. On s'est proposé de les consolider et d'aménager cette partie de la ville qui n'avait jamais pu, de ce fait, s'étendre en dominant le fleuve, ni jouir du beau panorama que permet la situation au bord d'une sorte de balcon.

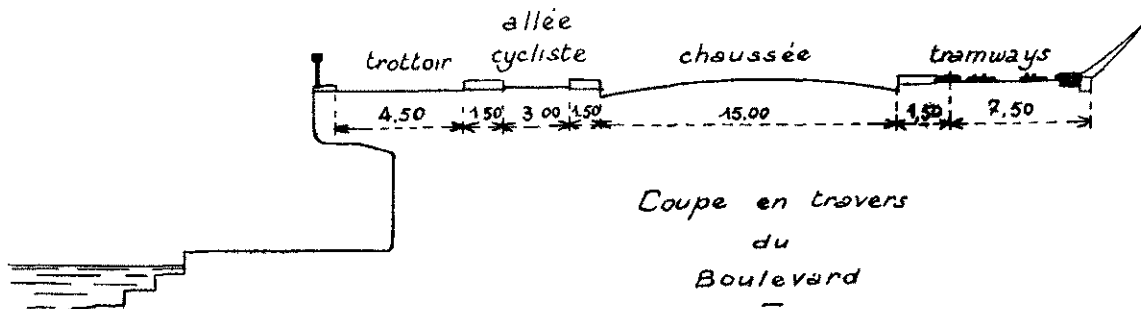
On a entrepris d'importantes études pour définir la nature du terrain. Elles ont notamment comporté des forages dont la longueur totale atteint 12.000 mètres.

Ils ont révélé la présence d'une succession de couches de sable et d'argiles diverses d'âge quaternaire, avec quelques inclusions de lignite. Il y a en tout 3 bancs aquifères.

L'amélioration se réalisera en drainant convenablement ces couches. En outre, il y aura un drainage superficiel.

Le dispositif comporte des galeries suivant les couches aquifères parallèlement et perpendiculairement à la rivière. A ces galeries aboutissent des puits filtrants en grand nombre, et, tous les 100 mètres, un puits principal.

Les premières galeries étaient en bois. On emploie maintenant le béton.



Sur les terrains ainsi stabilisés, on fera diverses constructions : belvédères, kiosques, fontaines, etc... Des routes en lacets s'élèveront à flanc de coteau. Trois escaliers monumentaux sont prévus et se rattacheront à l'ensemble architectural constitué par les palais des administrations et des Soviets.

D'autre part, au bord du fleuve, sera édifié un large boulevard avec 3 descentes vers le fleuve correspondant aux escaliers monumentaux.

### C. PROJETS DES PALAIS DES ADMINISTRATIONS ET DES SOVIETS

Le projet de cet ensemble architectural avait été mis au concours en 1934. Les résultats n'ayant pas paru satisfaisants, un nouveau concours a eu lieu en 1935 qui n'est pas encore jugé.

C'est de ce second concours que nous avons été priés d'examiner les divers projets. Ceux-ci comprennent des plans, des perspectives et des maquettes.

En outre, on avait rassemblé dans la même salle des échantillons des matériaux proposés.

D'après cette exposition, ainsi que d'après des projets de gares que nous avons vus à Kharkoff et diverses constructions observées en cours de route, on peut se faire une idée des tendances actuelles de l'architecture russe :

Certains projets ou certaines réalisations montrent encore des aspirations, soit vers les formes classiques, soit vers les idées qui furent, il y a quelques années, des plus avancées : conception purement utilitaire de Le Corbusier, ou recherche d'effets imprévus par la disposition des masses et des ouvertures, avec de grandes dalles en porte à faux, etc..., comme dans le style hollandais contemporain.

Il semble cependant que l'on s'écarte maintenant de ces extrêmes. La tendance dominante est assez moderne, mais sans outrance. Les lignes sont simples, et on y relève un emploi assez fréquent des courbes ; mais, dans les édifices officiels, toute ornementation n'est pas exclue. On y apporte un soin particulier au choix des matériaux en parement, et on y fait un gros emploi des placages en pierre polie.

### Notes sur les routes et rues d'U.R.S.S.

A. Routes. — Sauf aux abords des grandes villes, le réseau routier est encore peu développé.

Il se compose pour sa plus grande partie de pistes en terre sur lesquelles la vitesse des automobiles ne peut guère dépasser 20 km.-h. C'est ainsi que 28 heures seraient nécessaires pour aller de Moscou à Leningrad par la route.

Toutefois, en Ukraine, il existe quelques routes empierrées.

Nous avons suivi pendant 90 kilomètres la nouvelle route réunissant Dniépropérovsk à Zaporojié. La

Parmi les matériaux utilisés sont les marbres et surtout des roches éruptives. L'une des plus belles est celle appelée « labrador », qui contient des cristaux d'azurite. Elle a été employée dans certaines parties du mausolée de Lénine à Moscou.

Il semble qu'actuellement l'U.R.S.S. dispose d'une pléiade d'excellents architectes faisant preuve de bon goût, et la presque totalité des projets que nous avons vus font honneur à leurs auteurs.

Avant le départ de Kiev, quelques-uns visitent une crèche très bien comprise dans ses détails, et où les objets destinés à faire manger les enfants, à les laver, les distraire, etc..., présentent des dispositions amusantes et ingénieuses.



Visite d'une crèche à Kiev.

Nos derniers trajets en chemin de fer (7 heures de Kiev jusqu'à la frontière polonaise, à Chebetovka) nous permettent d'échanger nos impressions, de classer un peu le bagage considérable de renseignements, d'enseignements que les uns ou les autres ont enregistrés.

Donnons d'abord quelques notes techniques un peu plus générales sur les routes et rues en U.R.S.S. et leur signalisation sur les chemins de fer, sur les voies navigables, sur l'électrification.

chaussée est constituée par des blocs de granit d'une vingtaine de centimètres fixés par de la terre. L'ensemble présente un aspect assez voisin de celui d'un hérisson de route.

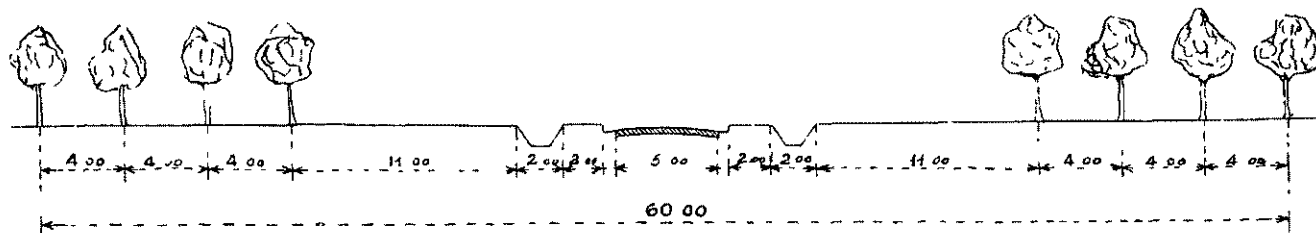
En certains points, par sections alternées, cette couche était recouverte d'une sorte de tarmacadam donnant lieu d'ailleurs à un roulement encore assez dur.

Au total, 3 heures ont été nécessaires pour couvrir ces 90 kilomètres, et dans des conditions assez peu confortables.

La route de terre existait encore le long de la nou-

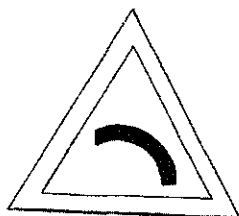
velle voie et était utilisée par le roulage à chevaux.

Le profil en travers de la route était tel qu'il est figuré ci-dessous :



Sur une autre route, dans la région de Kharkoff, où les accotements étaient plus larges, nous avons constaté que, malgré une pluie récente, les chauffeurs des voitures les mieux suspendues préfèrent souvent l'accotement à la chaussée empierrée.

La signalisation comprend des indications en noir sur des triangles blancs bordés de rouge. Ce sont certains des signaux de la convention de Genève : virage,



cassis. Mais on rencontre aussi le signal ci-contre pour annoncer un virage à droite par exemple.

Les bornes sont des poteaux en bois d'environ 2 m. 20 de haut. Elles portent deux kilométrages en sens inverse, chaque face indiquant la distance parcourue par l'usager depuis l'extrémité de la route.

B. *Rues.* — On rencontre des pavés d'échantillon, généralement dans un état tel que seules les voitures très bien suspendues et peu chargées peuvent les emprunter. D'ailleurs, ces voies sont souvent coupées de cassis profonds. Peu à peu, on y substitue des revêtements plus modernes. Il faut se représenter, semble-t-il, cette diversité de revêtements comme un aspect de la période de transition entre le passé et l'avenir.

Il existe à Moscou et surtout à Léninegrad des pavés de bois créosoté de forme hexagonale.

Le mode de revêtement qui paraît le plus en faveur est le tarmacadam fin.

La fondation est constituée, soit par un vieux pavé, soit, à défaut, par une couche de béton de 17 cm. d'épaisseur. Ce chiffre, assez faible, est suffisant vu le peu d'intensité et de poids de la circulation.

Au-dessus, est une première couche de 5 cm. de béton bitumineux comprenant de 6 à 15 % de bitume.

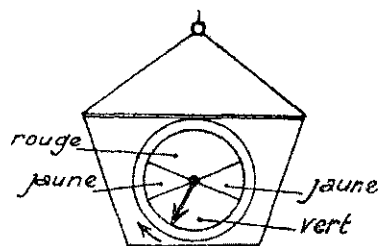
La couche supérieure comporte 16 % de bitume

additionné de 2 à 3 % de filler (marbre ou asphalte), 30 % au plus de petit gravier, et du sable. Elle mesure 4 cm.

Les produits sont amenés à une température d'environ 150°. Ils sont comprimés par des cylindres tandem de 4,5 à 11 t.

La signalisation urbaine est très développée. Elle comporte notamment les signaux ronds d'interdiction de la convention de Genève. Toutefois, le disque blanc bordé de rouge, sans autre indication, qui signifie, d'après la convention, « voie interdite à toute circulation », a, en U.R.S.S., la valeur « interdit aux poids lourds ».

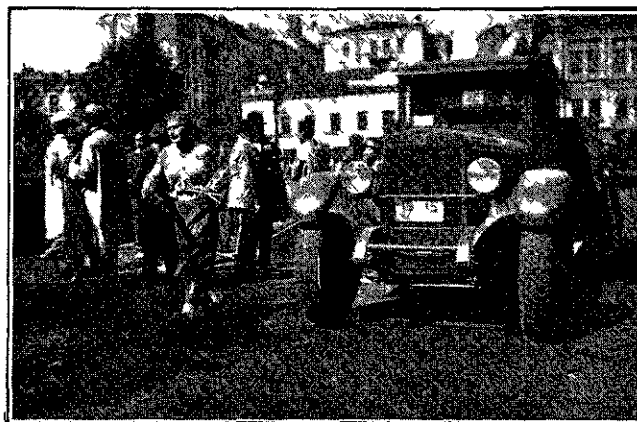
Aux carrefours, il existe souvent des signaux à trois feux : rouge, jaune et vert, qui sont, soit automatiques, soit commandés par un agent. A Moscou, ces signaux sont souvent remplacés par celui figuré ci-dessous, éclairé la nuit, et suspendu au-dessus des carrefours importants. Il est entièrement automatique.



Une aiguille se déplaçant sur des secteurs de couleur prévient la circulation du temps qui la sépare du prochain ordre.

On s'est préoccupé de la circulation des véhicules qui, à un carrefour, tournent à angle droit. Les agents placés au centre des croisements leur ouvrent le passage par un geste spécial avant de rétablir la circulation. A Léninegrad, il existe à certains carrefours un système lumineux destiné au même objet. Il ne comporte pas moins de onze feux. Nous n'avons pas eu le loisir de l'étudier.

La circulation des piétons est théoriquement localisée en certains points désignés par des pancartes. Il existe aussi des passages cloutés, mais ils sont très rares.



Kiev. — Femme chef de chantier de travaux urbains.

### Observations et renseignements généraux sur les Chemins de fer Russes

La longueur totale du réseau ferré de l'Union atteint actuellement 80.000 km. contre 71.000 avant la révolution. L'une des plus importantes constructions récentes est celle du « Turksib » (Turkestan-Sibérie) qui réunit Tachkent à Novosibirsk (1.445 km.).

L'écartement de la voie est, on le sait, de 1 m. 523. Le gabarit permet la hauteur de 5 m. 40. Les traverses sont en bois, et le plus souvent non créosotées. Le ballast est en sable, sauf sur la plus grande partie de la ligne d'Octobre (Moscou-Léninegrad, ancien chemin de fer Nicolas).

Il y a des bornes kilométriques constituées par des poteaux en bois d'environ 2 m. 20 de hauteur. Du côté de l'origine du kilométrage, elles portent l'indication du P. K. Du côté opposé est inscrit ce même nombre augmenté d'une unité.

Il y a des bornes d'environ 0 m. 30 de haut tous les 100 mètres, sauf sur la ligne Niegoreloje-Moscou, où elles sont placées tous les 250 mètres. Elles portent des chiffres suivant le même principe que pour les bornes kilométriques.

Les équipes de voie sont presque uniquement composées de femmes.

En double voie, les trains circulent sur la ligne de droite.

Les trains de voyageurs se composent de wagons durs (jestky) et mous (miagky). Il en coûte 5 % de plus de voyager en wagon mou qu'en wagon dur. Les wagons mous peuvent tous être aménagés en couchettes, les wagons durs, le plus souvent, 9 à 10 personnes peuvent s'étendre dans chaque compartiment dur; on leur loue des pièces de couchage moyennant 5 roubles; pratiquement, presque tout le monde paraît voyager étendu dans les trains de nuit (et la France!!).

En outre, sur les lignes importantes, il y a des wagons-lits de 2<sup>e</sup> et de 1<sup>re</sup> catégorie.

Sur certaines lignes, il existe des trains de luxe composés uniquement de wagons-lits.

Une boîte aux lettres dans les voitures permet de recevoir les réclamations des usagers.

Voici quelques vitesses moyennes réalisées par les trains les plus rapides (trajets sans changement de voiture) :

Parcours	Longueur du trajet kilomètres	Durée du trajet h. m.	Vitesse moyenne km./h
Moscou-Léninegrad . . . .	650	10,00	65
Niegoreloje-Moscou . . . .	798	13,55	57
Kiev-Chepetovka (front.) .	307	6,31	47
Moscou-Odessa . . . . .	1.518	36,21	42
Moscou-Sébastopol . . . . .	1.542	30,45	50
Moscou-Arkhangelsk . . . .	1.131	31,37	36
Léninegrad-Mourmansk . . .	1.451	38,10	38
Kharkoff-Kiev. . . . .	494	16,27	30
Kharkoff-Sverdlovsk (Ekaterinenbourg) . . . . .	2.405	84,30	28
Moscou-Batoum via Bakou	3.369	94,30	36
Moscou-Achkhabad via Tachkent (Turkestan) ..	4.679	135,55	34
Moscou-Vladivostock par Khabarovsk . . . . .	9.331	221,23	42

En fait, sur 7 trajets en U.R.S.S., nous n'avons subi qu'un seul retard, de l'importance d'une heure, pour un train venant de Bakou à la frontière polonaise.

Les chemins de fer de l'U.R.S.S. comprennent 7 à 8 directions générales à Moscou, 29 réseaux, comportant chacun les mêmes services qu'au centre, 156 arrondissements d'exploitation d'une longueur moyenne de 535 kilomètres.

Après un essai du système dit « américain » avec arrondissement unique pour tous les services, on préfère maintenant le système d'arrondissements séparés pour chaque service.

Les trains de marchandises ont trois conducteurs,

les trains de voyageurs comportent deux conducteurs, plus un ou deux agents par voiture pour nettoyer et s'occuper des voyageurs.

A chaque station, les agents descendent, se tiennent devant le marchepied et, au départ, demeurent visibles quelque temps pour le contrôle du chef de train.

On tend à verrouiller peu à peu toutes les aiguilles en pointe. Les aiguilles sont munies de lanternes de repérage. Elles sont manœuvrées à la main.

Il y a des bras sémaphoriques et des bras d'annonce, mais pas de signal carré.

Le block automatique comporte les feux rouge, jaune, vert.

On admet la nécessité d'une double voie à partir de 4 paires de trains.

Un plan d'exploitation mensuel est conçu au Service Central; chaque gare, chaque client (usine, mine) en possède un. Chaque réseau a une réserve de matériel, les arrondissements et les gares n'en ont pas. La répartition est faite un mois à l'avance d'après un plan technique très simple.

La rotation moyenne des wagons est évaluée à 6 jours.

Les trains directs de marchandises font 300 km. par jour sans remaniement et 500 à 600 km. sur certaines lignes.

Les graphiques n'indiquent, en général, pas de marches facultatives.

Les trains les plus lourds actuellement sont, pour les voyageurs, de 900 tonnes, pour les marchandises de 1.750 tonnes, et exceptionnellement de 2.500 tonnes.

Les projets de gares sont étudiés, au point de vue architectural, par les ingénieurs urbanistes, techniciens à la disposition des municipalités.

Les grandes gares ont, à leur tête, un chef et trois adjoints, le premier pour les contacts avec les voyageurs, les renseignements, le second pour les questions commerciales, les bagages, le troisième pour les questions de sécurité, le mouvement. Sous leurs ordres sont les ingénieurs techniciens ou d'exploitation.

### Renseignements sur les voies de navigation intérieure

La Russie touche à 4 mers : Mer Blanche, Baltique, Mer Noire, Caspienne.

L'ossature de son réseau de navigation intérieure est formée par les grands fleuves : Volga, Dniepr, Don et leurs affluents. Les grands lacs du Nord (Ladoga, Onéga, etc.) sont aussi des voies de navigation importantes. Le problème qui se pose est donc : 1° d'aménager les rivières là où c'est nécessaire; 2° de réaliser les jonctions entre les différents bassins versants; 3° d'améliorer les voies existantes.

La Volga est navigable sur la presque totalité de son parcours ainsi que ses principaux affluents. L'un des plus importants est l'Oka qui reçoit la Moscova, joignant ainsi Moscou à la Mer Caspienne.

Léningrad est relié à la Volga par le Canal de la Baltique qui aboutit à Kalinin (Tver). Cette ville communique également avec la Volga par les canaux constituant le système Mariinsky qui, par des écluses, fait communiquer le lac Onéga avec la Cheksna, affluent de la Volga.

D'autre part, un jeu de canaux (canal du Nord,

canal de Wurtemberg) fait communiquer entre eux les lacs Latcha, Vojjié, Bieloyé et Kubins-Koyé qui, par l'intermédiaire de la Soukhoma, affluent de la Dvina du Nord, réunissent Léningrad et la Volga à Arkhangelsk.

Le Dniepr est, depuis l'achèvement du barrage de Kitchkass, navigable sur tout son cours.

Le canal joignant Léningrad à la Mer Blanche est actuellement terminé. Nous indiquons ci-joint son itinéraire.

Les travaux les plus importants en cours de réalisation sont : la jonction Don-Volga, près de Stalingrad (Tsaritsin), la jonction Moscou-Kalinin, travail extrêmement important, qui donnera une nouvelle communication entre la capitale et la Volga — l'amélioration des anciens canaux.

D'autres travaux sont prévus : amélioration par barrages du Dniepr, de la Volga, de la Soukhoma, etc., jonction du Dniepr au réseau général, creusement de canaux réunissant la Mer Noire, la Mer Caspienne et la Mer d'Aral, etc..

### Renseignements généraux sur l'électrification de la Russie

Avant la révolution, la puissance installée était de 1.078.000 kw. et le taux moyen de croissance de 8.000 kw.-an. Un certain nombre d'installations étaient d'ailleurs vétustes.

La consommation était très faible (2,5 milliards de kwh. par an, soit 14 kwh. par habitant). Elle se ré-

partissait à raison de 62 % pour l'éclairage et 38 % pour l'industrie.

La production annuelle à la fin du premier plan est passée à 17 milliards de kwh. et la puissance installée à 1.750.000 kw. A la fin du deuxième plan, la production atteindrait 100 milliards de kwh. par an.

L'une des plus importantes centrales serait celle du barrage de la Volga (1.500.000 kw.).

Enfin, on prévoit pour l'avenir d'autres centrales, savoir :

Rivière Vakhché (Tadjikistan) : 1.100.000 kw.

Schamanski : 2.000.000 kw.

Ile de Bratski : 2.600.000 kw.

Ces deux dernières en Sibérie, etc., etc...

### Retour et réflexions diverses

Après les 5 h. 45 qu'occupe le passage de la frontière russo-polonaise et après la nuit en wagon-lit jusqu'à Varsovie, nous retrouvons avec plaisir notre camarade Petel, qui veut bien nous faciliter notre transit dans la capitale polonaise.

Nous continuons, pendant les deux journées de chemin de fer qui nous séparent encore de Paris, à deviser sur les spectacles et visions qui nous ont été offerts, sans oublier les comparaisons inévitables avec ce que d'aucuns ont vu ailleurs. Il serait trop long, et sans doute un peu vain, de retracer ici des impressions qui seraient forcément superficielles.

Nous gardons tout au moins, pour nous l'être entendu confirmer sur place, de côtés très divers, le sentiment que le niveau de vie s'est élevé en U.R.S.S. depuis un an ou deux aux points de vue alimentaire et vestimentaire; le gros effort entrepris pour créer de nouveaux logements commence à porter ses fruits, compte tenu de l'importance et de la rapidité du développement à noter pour certaines villes.

Le sport, l'hygiène, le luxe ou la simple tenue de certaines constructions sont utilisés non seulement pour leur valeur propre, mais comme moyens éducatifs; pour le moment, ils produisent leur effet naturel d'améliorer, d'assainir, de policer la race, de lui procurer des loisirs adaptés aux goûts d'une population jeune ou rajeunie.

L'effort n'est pas moindre pour développer les connaissances et les intelligences; la science est à l'honneur, la formation des cadres est également prise en très sérieuse considération; nous en avons une preuve tangible dans le zèle avec lequel étudiants et étudiantes s'agrégeaient à notre groupe quand nous recevions des explications systématiques, pour en recueillir des bribes.

Au point de vue du rendement individuel, on exploite beaucoup l'amour-propre par des tableaux et des affichages suggestifs; on cote et on rémunère de plus en plus d'après la valeur professionnelle.

C'est à la bonne volonté de tous, au souci de faire pour le mieux, qu'on fait largement appel, indépendamment de toute autre considération.

On s'efforce d'amener les masses à contribuer au résultat voulu en leur expliquant soigneusement la raison d'être des sacrifices ou des efforts à consentir, plutôt qu'en imposant purement et simplement; c'est là un des objets des nombreuses réunions, en usine, en même temps que ces réunions donnent l'occasion de provoquer les suggestions pratiques des ouvriers.

A côté de ces quelques réflexions et de bien d'autres, nous conserverons en général le souvenir d'avoir été très intéressés par notre voyage, et d'avoir été très bien accueillis par les représentants des villes, industries, ou associations qui nous ont reçus.



# LÉGION D'HONNEUR

*Au grade d'officier :*

M. **Masson** (H.), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.



## NOMINATIONS

### Cabinet du Ministre

Par arrêté en date du 19 juillet 1935, M. Maurice Manificat a été chargé de mission au cabinet du ministre des Travaux publics.



Par arrêté du 31 octobre 1935, les avancements suivants ont été accordés dans le personnel des ingénieurs des Ponts et Chaussées, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1935, savoir :

*Ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe promus hors classe.*

MM. **Jacquet, Denis.**

*Ingénieurs en chef de 2<sup>e</sup> classe promus à la 1<sup>re</sup> classe.*

MM. **Despujols, Cavenel, Kirchner, Durringer, Ladefroux, Languereau.**

*Ingénieurs ordinaires de 2<sup>e</sup> classe promus à la 1<sup>re</sup> classe.*

MM. **Rambaud, Cosmi, Durepaire, Pétry.**

*Ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe promus à la 2<sup>e</sup> classe.*

MM. **de Sèze, Bonnome, Duval, Le Gorgeu, Bourgin, Chabannes, Lazard (R.), Vi-drovitch.**



Par décret du 31 octobre 1935, les élèves ingénieurs dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines, ont été nommés ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe des Mines, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> octobre 1935, savoir :

MM. **Desrousseau** (Jacques-Joseph-René-Louis).  
**Perineau** (Georges-Charles).  
**Saint-Guilhem** (Pierre-Léon-René).  
**Bouillot** (André-Henri-Louis).  
**Hutter** (Roger).



Par décret du 31 octobre 1935, a été fixée au 1<sup>er</sup> octobre 1935 la date à laquelle prendront rang, en qualité d'élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées, les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent, nommés à ce grade par décrets du 6 septembre 1934 et qui ont produit le certificat médical visé à l'article 51, paragraphe 4, de la loi du 30 mars 1929 :

A. — *Service métropolitain.*

MM. **Legrand** (Michel-Etienne-Philippe-Marie).  
**Monneret** (Yves-Louis-Georges).  
**Marchal** (Maurice-Marie-Pierre).  
**Guillon** (Pierre-Fernand).  
**Charpentier** (Jean - Philippe - Hubert - Edouard).

B. — *Service colonial.*

MM. **Mook** (André).  
**Ahu** (Jean-Emile-Eugène).  
**Guérin** (Jacques-Charles).  
**Merlin** (Pierre-Ernest-Abel).



Par décret du 31 octobre 1935, les élèves ingénieurs dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, ont été nommés ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> octobre 1935, savoir :

MM. **Aubriot** (Jacques-Raymond).  
**Barrillon** (Charles-Émile).  
**Vielliard** (Jean).  
**Cayet** (Jean-Désiré-Benoit).  
**Bailly** (Pierre-Louis).  
**Pfahl** (Henri-Eugène-Michel).  
**Sindzingre** (André-Charles-Henri).  
**Pezet** (Gabriel).  
**Crussard** (François).  
**Crussard** (Jean).  
**Nicolas** (Auguste-Marius-Joseph).  
**Dumay** (Lucien-Henri).  
**Levy** (Henri-Pierre-Martin).  
**Cassoux** (Robert-Léon-Claude).  
**Grand** (Marc-Lucien-Edmond).  
**Deutsch** (Charles-Georges).  
**Pairier Wolodkowicz** (Christian-Marie-Louis).  
**Amelin** (Georges).

MM. **Sindzingre, Nicolas, Dumay** et **Cassoux**, ingénieurs destinés au service colonial, ne pourront être admis définitivement dans les cadres prévus pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées au budget ordinaire du Ministère des Travaux Publics qu'à la condition d'avoir satisfait aux obligations fixées par le décret du 9 mai 1920 relatif au service colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

**Liste des élèves sortant de l'École Nationale Supérieure des Mines ayant obtenu le diplôme d'ingénieur au corps des Mines.**

Par arrêté en date du 20 septembre 1935, le diplôme d'ingénieur au corps des Mines a été accordé aux élèves ingénieurs sortant de l'École Nationale Supérieure des Mines dont les noms suivent :

MM. **Desrousseaux** (Jacques-Joseph-René-Louis).  
**Perrineau** (Georges-Charles).  
**Saint-Guilhem** (Pierre-Léon-René).  
**Bouillot** (André-Henri-Louis).  
**Hutter** (Roger).

**Cabinet du Ministre**

Par arrêté en date du 19 juillet 1935, M. Paul

Moroni a été chargé de mission au cabinet du Ministre des Travaux Publics.

**Nombre d'inscriptions à retenir au tableau d'avancement pour les grades supérieurs du cadre général des travaux publics et des mines des colonies.**

Par arrêté du Ministre des Colonies en date du 5 octobre 1935, le nombre d'inscriptions à retenir définitivement au tableau d'avancement pour les grades supérieurs du cadre général des travaux publics et des mines des colonies, pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 1935 au 30 juin 1936, est fixé ainsi qu'il suit :

	TRAVAUX publics	MINES
Ingénieur général .....	1	»
Ingénieur en chef hors classe.....	1	»
Ingénieur en chef de 1 <sup>re</sup> classe.....	1	»
Ingénieur en chef de 2 <sup>e</sup> classe.....	1	»
Ingénieur principal de 1 <sup>re</sup> classe....	3	»
Ingénieur principal de 2 <sup>e</sup> classe....	5	»
Ingénieur principal de 3 <sup>e</sup> classe....	1	»
Ingénieur principal de 4 <sup>e</sup> classe (2 <sup>e</sup> échelon) . . . . .	»	1
Ingénieur principal de 4 <sup>e</sup> classe (1 <sup>er</sup> échelon) . . . . .	1	»

**Tableau d'avancement**

Par arrêté du Ministre des Colonies en date du 5 octobre 1935, sont inscrits au tableau d'avancement pour l'année 1935-1936 :

*Pour le grade d'ingénieur en chef hors classe.*  
 (Inscription nouvelle.)

M. **Jacquinet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

*Pour le grade d'ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe.*  
 (Inscription nouvelle.)

MM. **Lizée, Lapébie**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

*Pour le grade d'ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe.*  
 (Inscription nouvelle.)

MM. **Crouzet, Haas, Girod** et **Decucis**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.





# MUTATIONS

Par arrêté du 20 septembre 1935, **M. Savornin**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Mines, mis, par arrêté du 24 octobre 1930, à la disposition du Ministère des Colonies pour occuper un emploi de son grade à Madagascar, a été maintenu, pour une nouvelle période de cinq ans, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1935, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi susvisée du 30 décembre 1913

Par décret du 14 octobre 1935, a été fixée au 1<sup>er</sup> octobre 1935 la date à laquelle prendra rang, en qualité d'élève ingénieur des Mines, **M. Gruson** (Claude-Jean), ancien élève de l'École Polytechnique, nommé à ce grade par décret du 13 septembre 1931 et qui a produit le certificat médical visé à l'article 51, paragraphe 4, de la loi du 30 mars 1929.

Aux termes d'un arrêté en date du 30 octobre 1935, **M. Durrieu**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, à Guelma, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Bône, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Lebourlier**, qui a reçu une autre affectation :

1<sup>o</sup> Arrondissement de Bône de la circonscription de Bône du service ordinaire des Ponts et Chaussées et du service maritime du département de Constantine;

2<sup>o</sup> 1<sup>er</sup> arrondissement de la circonscription de Bône du service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

Aux termes d'un arrêté en date du 30 octobre 1935, **M. Lebourlier**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Bône, remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, a été mis, sur sa demande, à la disposition du Ministère de la Marine, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, pour être affecté à la résidence de Brest, au service des travaux maritimes.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.

Aux termes d'un arrêté en date du 30 octobre 1935, **M. Mathis**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées à Poitiers, a été adjoint,

sur sa demande, à la résidence de Dijon, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé de la 7<sup>e</sup> circonscription de contrôle de transport et de distribution d'énergie électrique aux services publics.

Aux termes d'un arrêté en date du 28 octobre 1935, **M. Heduy**, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées à Lille, a été chargé, à la résidence d'Amiens, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Dutaret**, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Somme;

2<sup>o</sup> Service maritime du même département

Par arrêté en date du 28 octobre 1935, **M. Dutaret**, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées à Amiens, a été chargé, à la résidence de Lille, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Heduy**, savoir :

1<sup>o</sup> Service des voies navigables dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais

2<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues de la partie française des bassins de l'Escaut et de l'Yser.

Par arrêté en date du 31 octobre 1935, **M. Doyen**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, remis par le Ministère des Colonies à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, a été adjoint sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à la résidence du Mans, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé de la 10<sup>e</sup> circonscription de contrôle de transport et de distribution d'énergie électrique aux services publics.

Par arrêté en date du 31 octobre 1935, **M. Maurin**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, remis par la direction des travaux publics de la régence de Tunis à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à la résidence de Montbéliard, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Jay**.

1<sup>o</sup> Arrondissement de Montbéliard, du service or-

dinaire des Ponts et Chaussées du département du Doubs;

2° Arrondissement de Montbéliard, du service du canal du Rhône au Rhin.

M. **Maurin** sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département du Doubs.



Par arrêté en date du 31 octobre 1935, M. **Charbonneaux**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Mines à Marseille, a été affecté, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à la résidence de Paris, à la direction du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction des chemins de fer, pour les questions du matériel et de la traction.



Par arrêté en date du 31 octobre 1935, M. **Couture** (Pierre), ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Mines, remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à la résidence de Saint-Étienne, du sous-arrondissement minéralogique de Saint-Étienne-Nord, en remplacement de M. **Coste**.



Par arrêté du 31 octobre 1935, M. **Bertin**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées à Arles, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à la résidence de Nantes, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Loire-Inférieure.



Par arrêté du 31 octobre 1935, M. **Raycole**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, remis par le Ministère de la Marine à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence d'Arles, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bertin**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Arrondissement d'Arles du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Bouches-du-Rhône;

2° 4<sup>e</sup> arrondissement du service maritime du même département;

3° 5<sup>e</sup> arrondissement du service de la navigation du Rhône.



Par arrêté du 31 octobre 1935, M. **Scotto di Vettimo**, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le

grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1935, de l'inspection générale des services des Travaux Publics de l'Algérie, en remplacement de M. **Vicaire**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Il remplira les fonctions d'inspecteur général.



Par arrêté du 2 novembre 1935, les ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, qui ont souscrit l'engagement de servir six ans dans les colonies françaises, ont été mis à la disposition du Ministère des Colonies, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1935, pour être affectés à un emploi de leur grade dans les colonies ci-après désignées, savoir :

MM. **Gruber**, Afrique Occidentale Française, de **Lisle**, Cameroun.

Ils seront placés pour une durée de cinq ans dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.



Par arrêté du 2 novembre 1935, M. **Martin** (Antoine), ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, qui a souscrit l'engagement de servir pendant six ans dans les colonies françaises, a été mis à la disposition du Ministère des Colonies, à dater du 15 novembre 1935, pour être affecté à un emploi de son grade en Indochine.

Il sera placé, pour une période de cinq ans, dans la situation de service détaché, prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.



Par arrêté en date du 7 novembre 1935, les ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 31 octobre 1935, recevront les destinations suivantes, savoir :

M. **Aubriot**, Bordeaux. — Mis à la disposition du directeur du port autonome de Bordeaux.

M. **Barrillon**, Arras. — 1<sup>er</sup> arrondissement d'Arras du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Pas-de-Calais; 2<sup>e</sup> arrondissement d'Arras du service des voies navigables dans le département du Nord et du Pas-de-Calais.

M. **Viellard**, Paris. — Adjoint à l'ingénieur en chef chargé du service central de la voirie routière.

M. **Cayet**, Arras. — Adjoint à l'ingénieur en chef chargé de la 1<sup>re</sup> circonscription de contrôle de transport et de distribution d'énergie électrique aux services publics, et du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Pas-de-Calais.

M. **Bailly**, Blois. — 1<sup>er</sup> arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Loir-et-Cher; 2<sup>o</sup> arrondissement unique du service de la navigation de la Loire (1<sup>er</sup> sous-section de la 4<sup>e</sup> section). M. **Bailly** sera attaché, en outre, au service de contrôle de l'exploitation de la ligne de Saint-Aignan à Blois.

M. **Pfahl**, Grenoble. — Adjoint à l'ingénieur en chef chargé de la 6<sup>e</sup> circonscription de contrôle de transport et de distribution de l'énergie électrique aux services publics.

M. **Sindzingre**, Paris. — Stage au laboratoire d'étude du sol et des fondations (ingénieur destiné au service colonial, affectation provisoire).

M. **Crussard** (François), Bizerte. — Mis à la disposition du Ministère des Affaires étrangères pour être affecté au service des Travaux Publics de la régence de Tunis.

M. **Crussard** (Jean), Paris. — Adjoint à l'ingénieur en chef chargé du service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique Stage d'études à l'École des Hautes Études, 2<sup>e</sup> section. Laboratoire de physique des rayons X.

M. **Nicolas**. — Mission d'étude à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (ingénieur destiné au service colonial, affectation provisoire).

M. **Dumay**, Paris. — Stage à l'Institut de Statistique de l'Université de Paris (ingénieur destiné au service colonial).

M. **Lévy**, Paris. — Adjoint, à titre provisoire, à l'ingénieur en chef, chef du service central d'études techniques. Stage d'études à l'Institut de Statistique de l'Université de Paris.

M. **Cassoux**, Montpellier. — Adjoint à l'ingénieur en chef du département de l'Hérault (ingénieur destiné au service colonial, affectation provisoire).

M. **Grand**, Guelma. — Mis à la disposition du gouvernement général de l'Algérie pour être chargé : 1<sup>o</sup> de l'arrondissement de Guelma de la circonscription de Bône des services des Ponts et Chaussées du département de Constantine; 2<sup>o</sup> du 2<sup>e</sup> arrondissement de la circonscription de Bône du contrôle V. B. des chemins de fer d'intérêt général.

M. **Deutsch**, Paris. — Adjoint à l'ingénieur en chef chargé du service de la navigation de la Seine (2<sup>e</sup> section). Stage d'études à l'École Supérieure d'Electricité.

M. **Pairier-Volodkowitz**, Rennes. — Adjoint à l'ingénieur en chef chargé de la 3<sup>e</sup> circonscription de contrôle de transport et de distribution d'énergie électrique aux services publics.

M. **Amelin**, Poitiers. — Arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Vienne. M. **Amelin** sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des D. E. E. dans le même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Creuse.

MM. **Crussard** (François) et **Grand** seront placés, pour une période de 5 ans, dans la situation de service détaché, prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Les émoluments de MM. **Sindzingre**, **Nicolas**, **Dumat** et **Casoux** seront à la charge des colonies intéressées.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1935, sauf en ce qui concerne MM. **Crussard** (François), **Grand** et **Amelin**, pour lesquels elles auront effet du 1<sup>er</sup> novembre 1935. Pendant le mois d'octobre, MM. **Crussard** (François) et **Grand** seront adjoints à l'ingénieur en chef chargé du service de la navigation de la Seine (3<sup>e</sup> section), et M. **Amelin** sera adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de la Vienne.



# NOTES ET DOCUMENTS

## MINISTÈRE DES COLONIES

### **Cumul d'une fonction publique et d'un emploi privé (statut de l'inspection générale des travaux publics des colonies).**

Le Président de la République française,

Vu le décret du 27 septembre 1930 fixant le statut du personnel de l'inspection générale des Travaux publics des colonies ;

Vu le décret du 4 avril 1934 relatif aux règles de cumul en matière de traitements,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Le décret du 27 septembre 1930 fixant le statut du personnel de l'inspection générale des Travaux publics des colonies est complété par les dispositions ci-après :

ART. 13 bis. — Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 6 du décret du 4 avril 1934, portant prohibition du cumul de fonctions, il est interdit au personnel de l'inspection générale des Travaux publics des colonies régi par le présent décret, soit d'exercer une profession industrielle ou commerciale, soit de remplir un emploi privé rétribué, soit d'effectuer, à titre privé, un travail moyennant rémunération.

L'interdiction formulée au paragraphe précédent ne s'applique pas à la production des œuvres scientifiques, littéraires ou artistiques.

Lesdits fonctionnaires peuvent, en outre, moyennant l'agrément du ministre, donner les enseignements de même nature.

ART. 13. ter. — En dehors des cas visés aux paragraphes 2 et 3 de l'article précédent, il ne pourra être dérogé à l'interdiction prévue au paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article qu'exceptionnellement et, pour chaque cas, par une décision du ministre laquelle, prise à titre précaire, sera toujours révocable dans l'intérêt du service.

ART. 2. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Rambouillet, le 4 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Colonies,

Louis ROLLIN.

## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

### **Indemnités du personnel enseignant, administratif et de service de l'école nationale supérieure des mines.**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances.

Vu le décret du 19 septembre 1919 portant règlement d'administration publique pour l'organisation de l'école nationale supérieure des mines

Vu le décret du 6 janvier 1932 fixant les cadres, les traitements ou émoluments et les classes du personnel de l'école ;

Vu le décret du 9 mars 1923 sur les traitements et salaires du personnel de l'école ;

Vu les décrets des 21 juillet 1925, 9 mars 1926, 12 avril 1927, 9 septembre 1927, 26 octobre 1927, 21 avril 1928, 25 avril 1928, 13 juillet 1929, 19 avril 1930, 22 septembre 1930, 25 novembre 1930, 13 août

1931, 2 décembre 1931, 19 février 1932 modifiant les décrets précédents ;

Vu l'article 77 de la loi du 28 février 1933 prescrivait la revision des indemnités allouées aux fonctionnaires de l'État.

Décète :

#### INDEMNITÉS DU PERSONNEL ENSEIGNANT

Art. 1<sup>er</sup>. — Les articles 4 et 7 du décret du 22 septembre 1930, modifiés par le décret du 25 novembre 1930, sont modifiés à nouveau comme suit :

Art. 4. — Les professeurs titulaires ou adjoints d'une chaire constituant une occupation accessoire sont rétribués au moyen soit d'indemnités forfaitaires annuelles, soit d'indemnités unitaires calculées par séance ou cours professé et fixées par le conseil de l'école suivant les charges de la fonction et les obli-

gations qu'elle entraîne et cela dans la limite des maxima suivants :

L'indemnité par cours d'une heure et demie ne peut dépasser 300 fr. Cette indemnité tient compte de l'obligation pour le professeur d'effectuer les examens de fin d'année, mais non des charges résultant de la direction de laboratoires, charges qui doivent entrer en ligne de compte dans la fixation de la rémunération totale.

Cette rémunération totale ne peut elle-même dépasser pour chaque année scolaire :

12.000 fr. pour un professeur titulaire d'une seule chaire constituant une occupation accessoire ;

16.000 fr. pour un professeur titulaire de deux chaires constituant une occupation accessoire.

Les professeurs et examinateurs suppléants sont payés dans les mêmes conditions que les professeurs des chaires à occupation accessoire, mais dans le cas où la suppléance concerne une chaire constituant une occupation principale, le maximum annuel prévu par le présent article est fixé à 15.000 fr.

*Art. 7.* — Les maîtres de conférences autres que les maîtres de conférences de langues vivantes et les assistants reçoivent des indemnités annuelles, fixées par le conseil, dans les limites d'un maximum de 5.000 fr. pour les maîtres de conférences et de 3.200 francs pour les assistants, sauf pour les assistants du cours de topographie dont l'indemnité est fixée à 1.000 fr. Sous réserve de ces maxima, ces indemnités peuvent être décomptées annuellement par séance ou par conférence, dans les mêmes conditions que pour les professeurs occupés à titre accessoire.

Les maîtres de conférences de langues vivantes reçoivent une indemnité fixée à 58 fr. par heure de conférence.

PERSONNEL ADMINISTRATIF ET PERSONNEL  
DE SERVICE

*Art. 2.* — Les articles 13, 14 et 14 bis du décret susvisé du 22 septembre 1930, modifié par décret du 2 décembre 1931, sont modifiés à nouveau comme suit :

*Art. 13.* — Des indemnités forfaitaires annuelles, payables par trimestre, à terme échu, peuvent être accordées aux fonctionnaires et employés ci-après désignés à raison du travail supplémentaire permanent auquel ils sont astreints ou de leur responsabilité :

Indemnité de caisse du comptable de l'école, 800 francs ;

Indemnité du commis du secrétariat appelé à suppléer, le cas échéant, le secrétaire général, 1.500 fr.

Ces indemnités sont allouées par le conseil de l'école ; l'indemnité prévue en faveur du commis du secrétariat est exclusive de toute autre rémunération pour heures supplémentaires.

*Art. 14.* — Il peut être effectué par le personnel de l'école des travaux rémunérés à la tâche ne rentrant pas dans les obligations du service normal.

Les tarifs des travaux à la tâche seront calculés de façon à ne pas donner aux agents qui en exécutent une rétribution supérieure à celle qui résulterait de l'application d'un tarif horaire de 3 fr. 50 ; ils sont fixés par le directeur de l'école.

*Art. 14 bis.* — Est fixé à 1.000 fr. par an le taux maximum prévu pour l'indemnité pouvant être allouée à la femme du concierge de l'école lorsqu'elle est chargée d'assurer, en l'absence de son mari, le service du poste téléphonique.

L'indemnité allouée à titre transitoire à la bénéficiaire actuellement en fonctions est réduite au taux de 1.920 fr. par an.

*Art. 3.* — L'article 15 du décret du 22 septembre 1930 est abrogé.

*Art. 4.* — Les modifications apportées par les articles 1<sup>er</sup>, 2 et 3 du présent décret sont applicables à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1934, à l'exception de celles concernant l'enseignement des langues vivantes qui ne seront applicables qu'à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1935.

*Art. 5.* — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 4 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*  
MARCEL RÉGNIER.

**Indemnités allouées aux membres du jury du concours pour l'admission à l'école nationale supérieure des mines.**

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu le décret du 19 septembre 1919, portant règlement d'administration publique pour l'organisation de l'École nationale supérieure des mines ;

Vu le décret du 6 juin 1930, fixant le taux des indemnités allouées aux membres du jury des examens d'admission à l'École nationale supérieure des mines ;

Vu l'article 77 de la loi du 28 février 1933, prescrivant la revision des indemnités allouées aux fonctionnaires de l'État,

Art. 1<sup>er</sup>. — Le taux des indemnités allouées aux membres du jury du concours pour l'admission à l'École nationale supérieure des mines d'élèves titulaires français ou étrangers est fixé de la manière suivante à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1934, savoir :

*Correction des compositions écrites  
et dessins.*

4 fr. 35 par copie pour les compositions écrites, à l'exception de la composition de calcul ;  
2 fr. 25 par copie pour la composition de calcul ;  
1 fr. 25 par dessin.

*Examens oraux.*

25 fr. par candidat interrogé sur les matières autres que les langues étrangères, sous réserve que cette indemnité sera limitée à 35 fr. quand un même examinateur sera chargé d'interroger les candidats sur deux matières différentes donnant lieu à attribution de notes distinctes.

5 fr. par candidat interrogé sur les langues étrangères.

Art. 2. — Les indemnités fixées par l'article 1<sup>er</sup> ne sont allouées qu'aux membres du jury n'appartenant pas au corps enseignant de l'école. Toutefois, à titre transitoire, ces indemnités seront allouées à tous les membres du jury pour le concours d'admission ouvert en 1934.

Art. 3. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui abroge et remplace celui du 6 juin 1930 et qui sera publié au *Journal officiel*.

Par le Président de la République :

ALBERT LEBRUN.

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER.

**Indemnités du personnel enseignant  
de l'école nationale des ponts et chaussées**

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu le décret du 27 février 1931 fixant les traitements et émoluments annuels ou indemnités et les cadres du personnel permanent de l'École nationale des Ponts et Chaussées, vu notamment les articles 3 et 4 concernant le personnel enseignant ;

Vu l'article 77 de la loi du 28 février 1933 pres-

crivant la revision des indemnités allouées aux fonctionnaires de l'État,

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Les articles 3 et 4 du décret susvisé du 27 février 1931 sont modifiés comme suit :

Art. 3. — Les professeurs titulaires ou adjoints des chaires les occupent à titre d'occupation accessoire. Ils sont rétribués au moyen soit d'indemnités forfaitaires annuelles, soit d'indemnités unitaires calculées par séance ou cours professé et fixées par le conseil de l'école, à raison de 200 francs, au maximum, par heure de cours, suivant les charges de la fonction et les obligations qu'elle entraîne. Ces indemnités ne pourront dépasser 12.000 francs par année scolaire.

Les professeurs suppléants seront rémunérés dans les mêmes conditions que les titulaires qu'ils sont appelés à remplacer momentanément.

L'indemnité totale pouvant être allouée à un même professeur appelé à professer deux cours distincts ne pourra pas dépasser un maximum de 16.000 fr. par an.

Le directeur et le sous-directeur peuvent assumer en sus de leurs cours et fonctions réglementaires les obligations d'un second cours. Ils reçoivent à ce titre une indemnité supplémentaire ne pouvant excéder 4.000 fr. et non sujette à retenue.

Art. 4. — Les maîtres de conférences, les répétiteurs, les chefs de travaux pratiques reçoivent des indemnités annuelles dans la limite d'un maximum de 5.000 fr. Sous réserve de ce maximum, ces indemnités peuvent être décomptées annuellement ou par séance dans les mêmes conditions que pour les professeurs, sans que le taux horaire puisse en aucun cas être fixé à plus de 100 fr.

Une même personne peut être chargée de répétitions portant sur deux cours distincts. Dans ce cas, le maximum annuel du total de l'indemnité susceptible de lui être allouée est porté à 6.000 fr.

Les maîtres de langues vivantes reçoivent une indemnité fixée à 58 fr. par heure de conférence.

Art. 2. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent décret, qui aura effet à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1934.

Art. 3. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 4 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*  
MARCEL RÉGNIER.

**Indemnités du personnel permanent des services annexes de l'école nationale des ponts et chaussées.**

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu le décret du 11 avril 1935 fixant les traitements et indemnités du personnel permanent des services annexes de l'École nationale des Ponts et Chaussées;

Vu le décret du 8 avril 1921;

Vu l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919;

Vu l'article 77 de la loi du 28 février 1933,

Décède :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont réduites aux taux ci-après les indemnités diverses ci-dessous énumérées, savoir :

	Par an
	—
	francs
Indemnité du chef du service intérieur . . .	1.200
Indemnité au professeur chargé du service annexe des cartes et plans . . . . .	2.000
Indemnité au professeur chargé du service annexe des instruments de précision . . .	2.000
Indemnité au professeur chargé du service des laboratoires et des recherches statistiques sur les matériaux de construction . .	4.800
Indemnité maximum que peuvent recevoir les collaborateurs aux recherches prêtant leur concours au service des laboratoires.	4.800
Indemnité de caisse et de responsabilité à l'agent comptable . . . . .	800
Indemnité au secrétaire de la commission des annales des Ponts et Chaussées . . . .	800
Indemnité aux secrétaires adjoints . . . . .	400
Indemnité au secrétaire de la rédaction des annales . . . . .	1.600

Art. 2. — Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1934. Sont abrogées, à compter de la même date, toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent décret et notamment l'article 10 du décret du 8 avril 1921.

Art. 3. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 4 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER.

**Indemnités allouées aux membres du jury du concours pour l'admission à l'école nationale des ponts et chaussées.**

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu le décret du 28 mai 1930 fixant le taux des indemnités allouées aux membres du jury du concours pour l'admission d'élèves titulaires français et étrangers à l'École nationale des Ponts et Chaussées;

Vu l'article 77 de la loi du 28 février 1933 prescrivant la revision des indemnités allouées aux fonctionnaires de l'Etat.

Décède :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le taux des indemnités allouées aux membres du jury du concours pour l'admission à l'École nationale des Ponts et Chaussées d'élèves titulaires français et étrangers, est fixé comme suit à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1934, savoir :

*Correction des compositions écrites et dessins*

4 fr. 35 par copie pour les compositions de mathématiques, autres que celles de calcul numérique, pour la composition de physique et pour la composition française.

2 fr. 25 par copie pour la composition de calcul numérique.

1 fr. 25 pour l'épreuve du croquis.

*Examens oraux*

25 fr. par candidat interrogé sur les matières autres que les langues étrangères, sous réserve que cette indemnité sera limitée à 35 fr. quand le même examinateur sera chargé d'interroger les candidats sur deux matières différentes donnant lieu à l'attribution de notes distinctes.

5 fr. par candidat interrogé sur une langue vivante.

Art. 2. — Les indemnités fixées par l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus ne sont allouées qu'aux membres du jury n'appartenant pas au corps enseignant de l'école. Toutefois, à titre transitoire, ces indemnités seront allouées à tous les membres du jury pour le concours d'admission ouvert en 1934.

Art. 3. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 4 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER.

**Frais de tournées (inspection du travail)**

Le ministre du Travail,

Vu l'article 1<sup>er</sup> du décret du 23 août 1934 relatif à l'attribution des indemnités pour frais de tournées payables sur état allouées annuellement aux inspecteurs généraux, ingénieurs et ingénieurs des Travaux publics de l'État des mines, au titre du service de l'inspection du travail;

Vu l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 15 octobre 1934 déterminant le maximum des frais de tournées payables sur état alloué annuellement aux inspecteurs

généraux des mines chargés d'une division minéralogique, aux ingénieurs et aux ingénieurs des Travaux publics de l'État des mines, au titre de l'inspection du travail;

Sur le rapport du conseiller d'État directeur du personnel, de l'administration générale et de la prévoyance sociale,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 15 octobre 1934 déterminant le maximum des frais de tournées payables sur état prévus à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 23 août 1934, est modifié comme il suit :

RÉSIDENCE	FONCTIONS	FRAIS de tournées sur état.	TOTAL DES FRAIS	TOTAL PAR DIVISION et par arrondissement.
		francs.	francs.	francs.
<i>Sous-arrondissement de Caen.</i>				
Caen. ....	Ingénieur ordinaire. ....	725 »	725 »	
Caen. ....	Ingénieur T. P. E. ....	350 »	350 »	
Évreux. ....	Ingénieur T. P. E. ....	250 »	250 »	
Argentan. ....	Ingénieur T. P. E. ....	300 »	300 »	
Rouen (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	2 × 300 »	600 »	5.850 »
<i>Sous-arrondissement de Lyon.</i>				
Lyon. ....	Ingénieur ordinaire. ....	775 »	775 »	
Lyon (1 <sup>re</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	400 »	400 »	
Besançon. ....	Ingénieur T. P. E. ....	250 »	250 »	
<i>Sous-arrondissement de Grenoble.</i>				
Grenoble. ....	Ingénieur ordinaire. ....	875 »	875 »	
Grenoble (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	2 × 350 »	700 »	
Lyon (2 <sup>e</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	400 »	400 »	
Chambéry. ....	Ingénieur T. P. E. ....	350 »	350 »	
Annecy. ....	Ingénieur T. P. E. ....	400 »	400 »	7.750 »
<i>Arrondissement de Nantes.</i>				
Nantes. ....	Ingénieur en chef. ....	1 000 »	1.000 »	
<i>Sous-arrondissement de Nantes.</i>				
Nantes. ....	Ingénieur ordinaire. ....	950 »	950 »	
Nantes (1 <sup>re</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	250 »	250 »	
Nantes (2 <sup>e</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	350 »	350 »	
Angers (1 <sup>re</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	350 »	350 »	
Angers (2 <sup>e</sup> ). ....	Ingénieur T. P. E. ....	500 »	500 »	
La Roche-sur-Yon. ....	Ingénieur T. P. E. ....	300 »	300 »	
<i>Sous-arrondissement de Rennes.</i>				
Ingénieur ordinaire. ....	Rennes. ....	950 »	950 »	
Ingénieur T. P. E. ....	Rennes. ....	250 »	250 »	
Ingénieur T. P. E. ....	Le Mans. ....	400 »	400 »	
Ingénieur T. P. E. ....	B. est. ....	300 »	300 »	
Ingénieur T. P. E. ....	Saint-Brieuc. ....	300 »	300 »	5.900 »

Art. 2. — La dépense résultant de ces dispositions s'élèverait, en annuité, à la somme de 300 fr. et serait imputée sur les crédits du chapitre 29 : « Inspection du travail. — Indemnités » du budget du ministère du Travail pour l'exercice 1935.

Art. 3. — Le conseiller l'État directeur du personnel de l'administration générale et de la prévoyance sociale, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 14 octobre 1935.

L.-O. FROSSARD.



## PRÉSIDENCE DU CONSEIL

### Décrets

#### pris en application de la loi du 8 juin 1935

Le Gouvernement achève aujourd'hui par deux séries de décrets l'œuvre réglementaire pour laquelle le Parlement lui a conféré mandat.

Les premiers de ces textes intéressent la réforme administrative.

Les seconds complètent ou ajustent des dispositions précédemment arrêtées dans l'ordre économique ou dans l'ordre financier.

#### I. — RÉFORME ADMINISTRATIVE

Par décrets du 2 juillet et du 9 juillet 1935, des commissions ont été instituées aux fins de rechercher d'une manière générale, dans les départements ministériels et dans l'ensemble des services publics, les bases d'une organisation administrative moins coûteuse et plus efficace.

Ces commissions ont, en conformité de ces instructions, procédé aux investigations les plus étendues; elles en ont consigné le résultat dans des études dont l'ampleur et le zèle dont elles témoignent pour l'intérêt public appellent la gratitude du Gouvernement.

Plus que jamais s'est imposée à la suite de ces enquêtes la nécessité de rénover nos méthodes, de coordonner les activités des divers départements ministériels, de supprimer celles qui apparaissent coûteuses et inutiles, de mettre fin à des cumuls et abus intolérables en présence des sacrifices imposés à tous les citoyens.

Les textes ci-dessous tirent les premières conséquences de ces constatations, mais la nature et l'objet de telles réformes exclut, on le comprendra sans peine, qu'il y soit procédé en totalité par une procédure d'urgence.

Les études complémentaires, motivées par les constatations des diverses commissions, d'ores et déjà en cours dans les divers départements ministériels, feront incessamment l'objet de projets de loi dont le Parlement sera saisi.

Il en sera ainsi notamment pour une question essentielle, celle des cumuls de fonctions et de rémunérations. Une longue tolérance, à défaut de principes d'une saine administration, a consacré en cette matière des situations dont l'opinion s'est à maintes reprises émue. Il apparaît toutefois que leur revision équivaldrait pratiquement à réformer la position de plusieurs catégories d'agents de l'Etat. Le Gouvernement a décidé, dans ces conditions, de soumettre à la sanction parlementaire une réforme en vue de laquelle tous les éléments sont désormais rassemblés.

Par ailleurs, diverses mesures d'aménagement intérieur ressortissent ou ressortiront des décrets ou des circulaires à la diligence des ministres intéressés,

Enfin, il convient de noter : 1° qu'une série de décrets simples règle la question des offices, entérinant et complétant les décisions de la commission spéciale, créée à cet effet par le Parlement; 2° qu'une autre série de décrets réglemente l'organisation des finances départementales et communales.

Toutes ces dispositions, en éliminant de nombreux doubles emplois, en supprimant des formalités inutiles, tant pour le fonctionnement des administrations que dans leurs rapports avec le public, sont de nature à améliorer notablement les conditions de la vie administrative et de la vie économique. Elles procureront en outre au budget de l'Etat un allègement croissant. Le Gouvernement se doit toutefois de marquer que l'entreprise ainsi amorcée est de celles qui nécessitent une action persévérante et continue et le soutien permanent de l'opinion.

On ne peut espérer en quelques semaines et en quelques textes renouveler l'organisation de l'Etat français. Le Gouvernement a conscience d'avoir tracé la voie à suivre et d'avoir placé les matériaux nécessaires à la disposition des ouvriers de bonne volonté.

#### II. — DISPOSITIONS DIVERSES

Ainsi qu'il est dit plus haut, le Gouvernement s'est préoccupé, par une deuxième série de mesures, de compléter et d'ajuster, quand la nécessité en est apparue, les dispositions d'ordre économique et financier, objet de ses précédentes décisions. On se bornera à en signaler ici l'essentiel.

Divers textes apportent de nombreuses simplifications dans l'application des lois fiscales, dans l'administration de la justice, dans le fonctionnement des lois d'assistance et de prévoyance, la réforme du régime des assurances sociales représentant sur ce dernier point la pièce maîtresse de ce travail.

D'autre part, la modification du régime des sociétés, entreprise en août dernier, reçoit plusieurs compléments importants.

L'effort est particulièrement marqué dans le domaine économique : les ministères du Commerce et des Colonies font l'objet d'une réforme depuis longtemps attendue. L'importation française bénéficie de nouvelles garanties pour la liquidation des arriérés du clearing. La sanction gouvernementale est donnée, sans d'ailleurs engager aucune question de principe, à une entente industrielle dans l'industrie de la soie, réclamée si longtemps par les intéressés.

Enfin, le Gouvernement marque une étape décisive dans sa politique de défense agricole par des décrets portant une assemblée permanente des chambres d'Agriculture, et accordant dès maintenant à la culture un important allègement de charges.

Ainsi se trouve complétée une œuvre méthodique

dont le Gouvernement ne dissimule ni les imperfections, ni les lacunes, mais dont il a le droit de dire, qu'à une heure décisive de l'histoire du pays, elle aura sauvé le présent et préparé l'avenir.

Sur tous les terrains, financier, économique, administratif, les décrets-lois ont à tout le moins rassemblé les éléments essentiels de l'œuvre de redressement.

On ne croit pas pouvoir omettre de souligner que si tous ces éléments concourent à une même fin : hâter le moment où la restauration définitive de nos finances et de notre économie permettra d'alléger les sacrifices que les circonstances ont rendus inévitables, ils forment un ensemble cohérent dont les diverses parties ne sauraient être dénoncées sans compromettre ce résultat,

Il ne dépendra pas de nous qu'il soit atteint et que le pays trouve promptement la récompense de l'effort auquel nous avons eu l'austère devoir de le convier.

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,*

PIERRE LAVAL.

### **Décret relatif à l'amélioration de la situation des retraités civils et militaires**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, et du ministre des Finances,

Vu la loi du 8 juin 1935;

Vu le décret du 4 avril 1934 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires, modifié par les décrets des 10 mai et 28 octobre 1934;

Vu la loi du 21 mars 1928, modifiée par le décret du 28 octobre 1934;

Le Conseil des ministres entendu.

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Les cinq premiers alinéas de l'article 4 du décret du 4 avril 1934, modifié par les décrets des 10 mai et 28 octobre 1934, sont modifiés ainsi qu'il suit :

« Dans la limite d'un maximum de 7.000 francs, la pension d'ancienneté ne pourra être inférieure à 60 % du traitement moyen ou de la solde moyenne. Elle ne pourra pas non plus être inférieure à celle qui résulterait de l'application des règles générales de liquidation fixées par le présent décret.

« Le maximum de la pension des militaires et marins non officiers de toutes armes et services est fixé à 70 % de la solde moyenne.

« Les majorations visées au quatrième paragraphe de l'article 2 de la loi du 14 avril 1924 ne pourront pas, en s'ajoutant à la pension, porter celle-ci au delà de 75 % du traitement moyen ou de la solde moyenne.

« Les bénéficiaires civils visés à l'article 80 de la

loi du 14 avril 1924, modifié par l'article 97 de la loi du 31 mars 1932, pourront compter les annuités supplémentaires afférentes aux bénéfices de campagne acquis entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918, en sus du minimum, dans la limite des maxima spéciaux prévus auxdits articles.

« Nonobstant les maxima prévus par les articles 2 et 3 ci-dessus et le maximum de 70 % prévu par le deuxième paragraphe du présent article pour les militaires et marins non officiers, les bonifications pour services hors d'Europe, pour services aériens, et, en de campagne pourront entrer en compte dans la liquidation jusqu'à concurrence de vingt annuités en sus du minimum, le montant de la pension ainsi obtenue ne pouvant toutefois excéder le plus élevé des maxima prévus par le troisième paragraphe de l'article 3 ci-dessus, augmenté du tiers. »

Art. 2. — Le deuxième paragraphe de l'article 9 du décret du 4 avril 1934, modifié par les décrets des 10 mai et 28 octobre 1934, est modifié comme suit :

« La révision prévue au premier paragraphe du présent article et qui sera effectuée avec application, le cas échéant, des dispositions contenues aux deux premiers paragraphes de l'article 125 de la loi du 31 mai 1933 prendra effet du 7 avril 1934.

Art. 3. — Les dispositions des articles 1<sup>er</sup> et 2 ci-dessus auront leur effet à compter du 7 avril 1934.

Art. 4. — Le bénéfice des dispositions contenues à l'article 23 de la loi du 14 avril 1924 en faveur des orphelins, est étendu aux enfants adoptifs en cas de décès de l'adoptant postérieur à la publication du présent décret, sous la réserve que l'acte d'adoption satisfasse aux mêmes conditions d'antériorité que celles exigées par ledit article en ce qui concerne le mariage pour la veuve sans enfant.

Art. 5. — Les trois premiers paragraphes de l'article 17 de la loi du 14 avril 1924, sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les fonctionnaires et employés qui, en dehors du cas d'invalidité, viendront à quitter le service pour quelque cause que ce soit, avant de pouvoir obtenir leur admission à la retraite, ont droit au remboursement direct et immédiat de la retenue subie d'une manière effective sur leur traitement, sauf compensation, le cas échéant, avec les sommes qui pourraient être dues par les intéressés du chef des débits prévus par l'article 54 de la présente loi. »

Art. 6. — Le neuvième paragraphe de l'article 5 de la loi du 21 mars 1928, modifié par l'article 1<sup>er</sup> du décret du 28 octobre 1934, est complété ainsi qu'il suit à compter du 2 novembre 1934.

« Toutefois, dans cette limite de 12.000 fr. ou de 9.000 fr., les majorations prévues aux quatrième et cinquième paragraphes ci-dessus pourront, en s'ajoutant au montant de la pension porter celui-ci à 75 % dudit salaire moyen. »

Art. 7. — Le présent décret sera soumis à la rati-

fication des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

Art. 8. — Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,*  
*ministre des Affaires étrangères,*

PIERRE LAVAL.

*Le ministre des Finances,*  
MARCEL RÉGNIER.

**Décret tendant à simplifier le recouvrement des retenues pour pensions dues par les fonctionnaires en service détaché.**

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 30 octobre 1935.

Monsieur le Président,

La législation en vigueur a laissé subsister la règle tracée par la loi du 9 juin 1853 et suivant laquelle les fonctionnaires et agents, y compris les membres de l'enseignement, placés en service détaché, demeurent astreints au paiement des retenues pour pensions civiles. Le décret-loi du 30 juin 1934 a créé une obligation de même ordre pour ceux qui, détachés auprès d'établissements privés, sont astreints au paiement d'une contribution complémentaire.

La perception de ces retenues ne saurait s'effectuer commodément, en ce qui concerne les agents placés en service détaché et résidant sur le territoire métropolitain, aux colonies ou à l'étranger, lorsque la conservation de leurs droits à l'avancement et de leurs droits à pension demeure le seul lien qui les rattache à leur administration d'origine. Le recouvrement du montant des retenues dues par ces agents n'a cessé d'être une source de mécomptes pour le Trésor, soit que les administrations d'origine omettent de liquider régulièrement les retenues afférentes à des traitements qu'elles n'ordonnent pas, soit que les fonctionnaires et agents détachés négligent de satisfaire à des obligations dont il est d'ailleurs pratiquement malaisé, parfois même impossible, de leur imposer l'exécution par les voies de droit.

Astreint à remplir son obligation de servir une pension de retraite sans que le fonctionnaire ait exécuté celle qui lui incombait, le Trésor est exposé à subir de graves préjudices. Une compensation ne saurait être trouvée dans le droit, pour le Trésor, de prélever, au besoin sur la quotité saisissable de la pension, les sommes dont le retraité demeurerait

débitéur : en effet, s'appliquant à des termes périodiques inférieurs à une année, la créance de l'État est soumise à la prescription de l'article 2277 du code civil. D'autre part, même s'il recouvrait sa créance, le Trésor n'en aurait pas moins été privé, pendant de nombreuses années, des sommes dues, sans qu'il lui soit possible juridiquement de réclamer des intérêts moratoires.

Pour mettre fin à des abus et alléger la tâche des services, nous vous proposons de décider :

Que les fonctionnaires et agents placés en service détaché verseront directement au Trésor leurs retenues pour pensions civiles et la contribution complémentaire instituée à l'égard de ceux qui sont détachés auprès d'établissements privés, tous les six mois et sans émission préalable d'un titre de perception ;

Que cette obligation aura pour sanctions, à défaut du versement de l'intégralité des sommes dues, le non renouvellement du détachement à l'expiration de la période en cours ou la non liquidation de la pension ;

Que cependant les intéressés pourront toujours régulariser leur situation en versant les sommes dues augmentées des intérêts calculés au taux légal ;

Que la courte prescription de l'article 2277 du code civil cessera d'être applicable à la créance de l'État en principal et en intérêts.

Il est enfin prévu l'envoi, par l'administration d'origine, de lettres semestrielles de rappels constituant bulletins de versement et la possibilité d'instaurer, en faveur des fonctionnaires ou agents détachés auprès d'un service d'État ou d'une collectivité publique, un régime de précompte.

Tel est l'objet du projet de décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

*Le président du Conseil,*  
*ministre des Affaires étrangères,*  
PIERRE LAVAL.

*Le ministre des Finances,*  
MARCEL RÉGNIER.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, et du ministre des Finances.

Vu la loi du 9 juin 1853 ;

Vu la loi du 30 décembre 1913 et les textes modificatifs ;

Vu la loi du 14 avril 1924 ;

Vu le décret du 30 juin 1934 ;

Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décret toutes mesures ayant force de loi pour la défense du franc ;

Le Conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Les fonctionnaires et agents de tous

ordres, qui sont détachés dans les conditions prévues par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913 sont tenus de verser directement au Trésor et sans l'émission préalable de titres de perception, le montant des retenues pour pensions civiles dont ils sont redevables, exception faite des cas prévus à l'article 4 ci-dessous.

Le montant de la contribution complémentaire prévue par l'article 1<sup>er</sup> du décret-loi du 30 juin 1934 est, en ce qui concerne les fonctionnaires et agents détachés auprès d'établissements privés, versé dans les mêmes conditions.

Ces versements ont lieu tous les semestres aux caisses des comptables du Trésor.

Une lettre de rappel valant bulletin de versement est envoyée tous les semestres à chaque fonctionnaire ou agent en service détaché par les soins de son administration d'origine.

Art. 2. — Le versement des retenues qui n'auraient pas été régulièrement payées peut toujours être effectué par le fonctionnaire ou l'agent intéressé, mais augmenté d'un intérêt de retard, calculé au taux légal, à partir du septième mois suivant l'échéance semestrielle. Ne sont pas frappées de cet intérêt les sommes qui auraient été versées en retard en raison de la rétroactivité d'un changement de classe ou de grade dans le cadre d'origine, et les retenues exigibles sous un régime antérieur à celui prévu par le présent décret.

Aucune liquidation de pension ne peut être consentie au profit d'un fonctionnaire ou d'un agent en service détaché ou qui aurait été en service détaché, si la situation de ses versements n'est pas jour ou n'a pas été régularisée comme il est indiqué au paragraphe précédent. Seules des avances sur pension tenant compte des versements acquis pourront être consenties dans des conditions à déterminer et notamment sous la réserve d'un prélèvement allant du quart à la moitié des dites avances et destiné à régulariser la situation des versements.

Art. 3. — Aucun arrêté ministériel prévoyant une nouvelle période de mise en service détaché ne peut intervenir si l'ensemble des retenues exigibles à la date où doit intervenir cet arrêté n'ont été acquittées.

Art. 4. — Au cas où les retenues exigibles sont précomptées sur les traitements mandatés par un service d'État ou une collectivité publique au profit d'un fonctionnaire ou d'un agent en service détaché, les dispositions prévues aux articles 2 et 3 ne sont pas applicables.

Art. 5. — Le régime prévu par le présent décret ne fait pas disparaître les droits du Trésor à poursuivre éventuellement le recouvrement des retenues non versées par les voies du droit commun en matière de recouvrement de créances de l'État.

Art. 6. — Par dérogation à l'article 2277 du code civil, la prescription trentenaire sera seule applicable

à la créance de l'État, en principal et intérêts, représentée par les retenues non versées.

Art. 7. — Les dispositions du présent décret sont applicables aux personnels visés par l'article 34 de la loi du 30 décembre 1913.

Art. 8. — Un décret rendu sur la proposition du ministre des Finances interviendra pour fixer les modalités d'application du présent décret et notamment, s'il y a lieu, celles relatives aux fonctionnaires et agents résidant hors du territoire métropolitain.

Art. 9. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

Art. 10. — Les ministres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,*

PIERRE LAVAL.

*Le ministre des Finances,  
MARCEL RÉGNIER.*

## Décret relatif à l'organisation de la direction de la dette inscrite au ministère des finances

### RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 30 octobre 1935.

Monsieur le Président,

La direction de la dette inscrite au ministère des Finances éprouve les plus grandes difficultés à faire face à sa tâche avec le personnel dont elle dispose actuellement.

Le nombre des titres de rente 4 % 1917 et 4 % 1918 en instance de renouvellement dépasse, en effet, aujourd'hui 300.000 et atteindra vraisemblablement 400.000 au terme de la prochaine échéance. D'autre part, un travail supplémentaire considérable doit résulter de l'application des décrets-lois de juillet et août 1935 en ce qui concerne notamment la reconversion des rentes 4 % 1925 à garantie de change.

Il devient donc indispensable d'augmenter les effectifs du personnel auxiliaire de l'administration centrale. Des crédits sont demandés à cet effet dans le projet de budget de 1936 qui permettront le recrutement de 410 auxiliaires nouveaux. Mais étant donné l'urgence des travaux à exécuter, il y a lieu de procéder dès maintenant au renforcement des effectifs.

Dans le choix des auxiliaires à recruter l'administration des Finances se conformera, dans toute la mesure du possible aux directives données par le Gou-

vernement en ce qui concerne la lutte contre le chômage.

Afin d'éviter toute surcharge au budget général, des économies d'un montant égal aux dépenses prévues ont été dégagées sur d'autres chapitres du budget des Finances.

Tel est l'objet du projet de décret ci-joint que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,  
PIERRE LAVAL.*

*Le ministre des Finances,  
MARCEL RÉGNIER.*

Le Président de la République française,  
Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décrets toutes mesures ayant force législative en vue de défendre le franc;

Vu la loi de finances du 24 décembre 1934 portant fixation du budget général de l'exercice 1935;

Sur le rapport du président du Conseil, ministre des affaires étrangères et du ministre des finances;

Le Conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Il est ouvert au ministre des Finances, sur l'exercice 1935, en addition aux crédits alloués par la loi de finances du 24 décembre 1934 et par des lois spéciales un crédit de 2.470.000 fr. applicable au chapitre 64 : « Rémunération du personnel auxiliaire de l'administration centrale. »

Art. 2. — Sur les crédits ouverts au ministre des Finances, pour l'exercice 1935, par la loi de finances du 24 décembre 1934 et par des lois spéciales, une somme de 2.470.000 fr. est définitivement annulée sur les chapitres ci-après :

Chapitre 112. — Dommages de guerre d'Alsace et de Lorraine. — Règlements en espèces d'avances, d'acomptes et d'intérêts sur indemnités de dommages de guerre. . . . . 470.000

Chap. 122. — Indemnités de résidence. 1.500.000

Chapitre 170. — Indemnités du personnel de l'administration des douanes. . . . . 500.000

Total égal. . . . . 2.470.000

Art. 3. — Le présent décret sera soumis à l'approbation du Parlement, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

Art. 4. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères et le ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du conseil,  
ministres des affaires étrangères,  
PIERRE LAVAL*

*Le ministre des finances,  
MARCEL RÉGNIER.*

**Décret relatif à la nomination  
des receveurs spéciaux**

**RAPPORT**

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 30 octobre 1935.

Monsieur le Président,

Un décret en date du 25 juin 1934 pris en vertu de l'article 36 de la loi du 28 février 1934, a modifié les dispositions en vigueur pour la nomination des receveurs municipaux spéciaux, en vue d'interdire les créations d'emplois dans certaines communes peu importantes et de réserver au Chef de l'État le droit de nommer tous les receveurs municipaux. Le même décret a supprimé la procédure de présentation prévue par la loi du 5 avril 1884.

L'expérience a montré que certaines de ces dispositions appelaient de légers correctifs notamment en ce qui concerne la procédure de présentation, et que, par ailleurs, il convenait de coordonner les textes en vigueur et d'étendre l'application du décret du 25 juin 1934 à l'ensemble des receveurs spéciaux des communes, syndicats de communes et établissements communaux de bienfaisance.

En outre, il nous paraît nécessaire de compléter la législation en vigueur en fixant les conditions d'âge auxquelles devront satisfaire les candidats aux emplois de receveur spécial. Enfin, il est prévu qu'un décret rendu sur la proposition du ministre des finances fixera avant le 1<sup>er</sup> janvier 1936 les règles du statut et notamment les conditions de rémunération de ces comptables, compte tenu du nouveau mode de présentation des budgets locaux.

Ces différentes mesures, dont l'adoption présente le plus grand intérêt pour la gestion des finances locales, font l'objet du projet de décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'expression de notre profond respect.

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,  
PIERRE LAVAL.*

*Le ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER *Le ministre de l'Intérieur,  
JOSEPH PAGANON.*

*Le ministre de la Santé publique*

*et de l'Education physique,  
ERNEST LAFONT.*

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, du ministre des Finances, du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Santé publique et de l'Éducation physique;

Vu la loi du 8 juin 1935, autorisant le Gouvernement à prendre par décret toutes dispositions ayant force de loi pour défendre le franc;

Le Conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le troisième alinéa de l'article 59 de la loi du 31 mars 1903 et l'article 156 de la loi du 5 avril 1884, modifié par la loi du 22 juin 1923 et par l'article 7 du décret du 25 juin 1934, sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Le percepteur exerce les fonctions de receveur municipal dans toutes les communes dont les revenus ordinaires n'ont pas dépassé un million de francs pendant trois années consécutives. Néanmoins, dans les communes qui ne sont pas le siège d'une perception et dont les revenus ordinaires ont excédé 600.000 fr. pendant la même durée, le conseil municipal peut demander que ces fonctions soient confiées à un receveur municipal spécial.

« Lorsque le total des revenus ordinaires de la commune et des établissements de bienfaisance est supérieur à 1 million de francs ou à 600.000 fr., suivant que la commune est ou n'est pas le siège d'une perception, la gestion financière de la commune peut également être confiée à un receveur spécial après entente entre le conseil municipal et les commissions administratives.

« Le receveur municipal est nommé par décret rendu sur la proposition du ministre des Finances. Il est choisi sur une liste de trois noms présentés par le conseil municipal à la suite d'une délibération portant sur toutes les candidatures qui se sont manifestées.

« Le ministre des Finances peut demander qu'il soit procédé à de nouvelles présentations. »

## Décret portant création de services au ministère des travaux publics

### RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Paris, le 30 octobre 1935.

Monsieur le Président,

A la suite des travaux du comité chargé de rechercher et de proposer toutes mesures utiles en vue de réaliser des économies au ministère des Travaux publics, il a été décidé, dans un but de réorganisation, de créer les organismes ou emplois suivants :

Un service d'étude de la production, de l'importation et de la répartition et des prix des produits

minéraux, qui sera rattaché à l'École nationale supérieure des Mines de Paris.

Un service central de statistique et de documentation au ministère des Travaux publics;

Un service d'études auprès du comité supérieur de coordination des transports;

Un emploi de directeur adjoint auprès de la direction générale des chemins de fer et des routes, étant entendu que ce directeur adjoint sera chargé spécialement du service des routes.

L'institution d'un service d'études de la production, de l'importation et de la répartition et des prix des produits minéraux est entièrement justifiée. Aucune politique de production minière dans la France et ses colonies ne peut exister, en effet, si le gouvernement et le public ne sont régulièrement tenus au courant d'une manière précise et rapide des besoins de la production, de l'importation, de l'exportation, de la répartition et des prix des produits minéraux.

Cette nécessité de l'établissement et de la publication de renseignements détaillés sur les produits minéraux extraits du sol ou importés s'impose de façon indiscutable. Elle constitue d'ailleurs, en ce qui concerne les produits extraits du sol national et depuis près de cent ans une obligation légale pour l'administration en vertu de l'article 5 de la loi de finances du 23 avril 1833 ainsi conçu :

« ART. 5. — Il sera publié annuellement un compte rendu des travaux métallurgiques, minéralogiques et géologiques que les ingénieurs des mines auront exécutés, dirigés ou surveillés. A l'ouverture de chaque session, ces comptes seront distribués aux membres des deux Chambres. »

Depuis 1834, l'administration des mines, sans préjudice des tableaux statistiques insérés mensuellement aux *Annales des mines*, a publié chaque année un volume dont le titre actuel est *Statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur en France, en Algérie, dans les colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat français*.

Mais, si les cahiers des charges des concessions minières donnent à l'administration des mines les pouvoirs nécessaires pour connaître les tonnages des produits minéraux extraits en France, il n'en est pas de même en ce qui concerne leur valeur ou leur distribution. Elle est encore moins bien renseignée en ce qui concerne les produits minéraux importés dont elle ignore à la fois la valeur et le mode de répartition, et dont elle ne connaît que d'une façon approximative les tonnages.

Le fonctionnement d'un régime de contingentement des charbons importés a montré depuis 1931 l'insuffisance, à cet égard, des statistiques, qu'elles soient d'origine administrative ou corporative.

Les groupements, tant d'importateurs que de consommateurs, se rendent parfaitement compte de l'intérêt que présente pour eux la connaissance ra-

pide de chiffres statistiques qui ne soient pas le secret commercial de chacun. Les syndicats essaient bien d'obtenir de leurs adhérents des renseignements précis, mais ceux-ci, ou refusent de les leur donner ou ne les leur donnent qu'avec un grand retard, dans la crainte qu'un concurrent n'en profite.

Il semble, au contraire, que si ces renseignements leur étaient demandés par un organisme officiel qui, sans divulguer aucun nom, ne publierait que des sommes de chiffres convenablement groupés, ils n'hésiteraient pas à les fournir. Industriels et commerçants n'ignorent pas, d'ailleurs, qu'il serait possible aux administrations en réunissant les renseignements qu'elles possèdent individuellement de reconstituer ces renseignements de statistiques dans quelques cas particuliers, et c'est pourquoi ils ne manifestent pas grande répugnance à fournir les bases d'une statistique qui ne toucherait à aucun secret commercial et qui ne livrerait au public que des chiffres globaux, les seuls qui soient réellement utiles.

Pour le charbon, par exemple, autant il serait intéressant de connaître le tonnage global consommé dans une ville, ou dans une région, et la décomposition de ce tonnage suivant qualité et pays d'origine, autant il est sans intérêt de publier les noms des individualités qui ont livré à la clientèle tel tonnage ou telle qualité.

Le soin de réunir ou de coordonner ces renseignements semble, après mûr examen, ne pouvoir être confié qu'à l'administration des mines. Celle-ci est sans conteste une de celles qui s'est le plus distinguée dans l'art de la statistique et il lui est permis de montrer, non sans quelque fierté, la série plus que centenaire de ses travaux en la matière.

En tout pays, les statistiques minières sont d'ailleurs, avec juste raison, exécutées par le personnel des mines dont le contact est permanent avec les producteurs et sinon avec tous les consommateurs, du moins avec les plus importants d'entre eux qui utilisent le charbon comme force motrice. Enfin, les statistiques minières sont généralement publiées dans les journaux techniques qui sont reçus et collectionnés par l'École des Mines de Paris.

Il apparaît donc que la réorganisation de la statistique minière doit s'opérer dans le cadre de l'administration des mines et c'est dans cet esprit qu'a été conçu le présent projet de décret tendant à l'organisation d'un service d'études statistiques des produits minéraux qui sera rattaché à l'École nationale supérieure des Mines, au même titre que ses collections et ses bibliothèques.

Ce service aura pour mission de réunir et de publier tous les renseignements utiles relatifs à la production, à la circulation, à la répartition et à la valeur de tous les produits minéraux tels qu'ils sont définis dans la loi minière.

Les renseignements relatifs à la production fran-

çaise sont, comme il a été déjà dit, en grande partie connus par l'administration.

Ceux relatifs à l'étranger seront obtenus par voie de dépouillement des statistiques étrangères ou d'échange de renseignements avec les organismes analogues.

Ceux relatifs aux produits importés ou exportés ne sont connus actuellement que par des déclarations en douane qui sont faites dans des buts fiscaux ne correspondant pas du tout au but statistique recherché; par exemple, les statistiques des douanes françaises attribuent logiquement à la Hollande des charbons allemands qui viennent de Rotterdam et logiquement à la Belgique des charbons anglais débarqués à Gand, ou des charbons allemands embarqués à Liège, alors que les statistiques des pays producteurs les attribuent non moins logiquement à la France.

Pour éviter ces attributions contraires à la réalité des faits, et permettre d'établir des statistiques en concordance avec celles des pays étrangers, il paraît nécessaire de demander aux acheteurs français qui, eux, connaissent bien l'origine de la marchandise, d'apporter leur concours à l'administration en vue de déterminer les origines réelles des produits importés : dans ce but, ils accepteront, sans nul doute, de se soumettre à la formalité de la délivrance préalable d'un certificat d'importation. Le fonctionnement, pendant plus de quatre ans, du régime des licences d'importation de charbons a montré que cette opération, extrêmement simple et rapide, pouvait être assurée par un personnel très réduit.

En résumé, on demanderait aux importateurs et aux exportateurs de déclarer à l'avance leurs importations et leurs exportations : le reçu de cette déclaration servirait de certificat pour l'entrée et la sortie des produits et le service des douanes n'aurait qu'à vérifier la correspondance du poids de la marchandise et du libellé du certificat.

L'École nationale supérieure des Mines à Paris, qui, grâce à ses collections de revues techniques et économiques étrangères, possède déjà toute la documentation nécessaire, présente en outre l'avantage d'avoir à sa tête un Conseil d'administration où sont représentés aussi bien le Parlement, Sénat et Chambre des députés, que les personnalités intéressées à la production et au commerce des produits minéraux.

Dans ces conditions, il semble que cet organisme, doté d'ailleurs de la personnalité civile en tant que reconnu d'utilité publique, est particulièrement qualifié pour assurer la tâche dont il s'agit.

Dans un autre ordre d'idées, le comité des économies qui a fonctionné auprès du ministère des Travaux publics a estimé que si l'on voulait obtenir des réformes profondes et durables, il importait de créer au ministère des travaux publics un service de docu-

mentation et d'études économiques dont le rôle pourrait être capital dans le fonctionnement d'ensemble du ministère des Travaux publics.

Par ailleurs, les différentes directions du ministère des Travaux publics sont de plus en plus amenées, en vue même d'améliorer les méthodes de travail, à développer leur service de statistique (accidents, comptage de circulation, statistique des voies navigables, des industries électriques, des forces hydrauliques, etc.).

En outre, la politique de coordination des transports et de l'énergie imposée par la nécessité d'une gestion plus rationnelle et surtout plus économique ne peut vraiment aboutir que si on se préoccupe de réunir une documentation plus abondante et plus précise.

En agissant ainsi, notre pays ne ferait d'ailleurs que suivre les traces d'autres nations, qui ont étayé leur développement économique rapide sur des travaux préalables de documentation et de statistique.

Si, d'autre part, on examine les méthodes employées dans les entreprises privées, on peut constater que celles qui ont une certaine importance sont dotées d'un service spécialisé de documentation et de statistique. Il convient d'ajouter que, dans une époque de restrictions — comme celle que nous traversons — aucune entreprise bien gérée n'a songé à par des économies et, à la longue, devient un élément indispensable d'une gestion économique et rationnelle.

C'est en s'inspirant des considérations qui précèdent qu'on propose au ministère des Travaux publics la création d'un service central de documentation et de statistique qui permettrait, dans tous les domaines où s'exerce l'activité de l'administration des Travaux publics, de posséder des renseignements sûrs, des éléments de comparaison précis susceptibles aussi bien d'améliorer les méthodes de travail que d'indiquer l'orientation à suivre.

Ce service nécessitera la création des emplois suivants : un ingénieur en chef, un ingénieur ordinaire, un économiste, deux dames sténodactylographes et un gardien de bureau auxiliaire. En outre, pour réduire la dépense au minimum, cet effectif sera complété par un personnel prélevé sur les services existants : un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines, un ingénieur T.P.E. des ponts et chaussées ou des mines, deux agents de bureau ; le montant des traitements de ces fonctionnaires sera transféré des chapitres 8 ou 10, 12 ou 14 et 18, au chapitre nouveau.

Il paraît également nécessaire de créer un secrétariat auprès du comité supérieur de coordination des transports institué au ministère des Travaux publics par un décret du 9 juillet 1935, en vue de préparer

une politique cohérente des transports au bénéfice de l'économie générale.

Ce comité devra examiner toutes les questions qui dépassent le cadre des attributions des comités de coordination déjà créés ou à créer, et devra soumettre au Conseil des ministres des propositions à ce sujet.

En vue d'arriver à ce résultat, il sera nécessaire de procéder à des études et à des enquêtes, de faire des recherches qui pourront être longues et minutieuses. Il semble donc indispensable que deux fonctionnaires, d'une compétence administrative et technique indiscutable, soient attachés à ce comité pour diriger et exécuter tous les travaux nécessaires et qu'ils soient secondés, par ailleurs, par un personnel subalterne très réduit pour la tâche d'ordre matériel.

En conséquence, seraient attachés audit comité un secrétaire général, un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, un adjoint technique, un auxiliaire.

Pour réduire la dépense au minimum, les fonctions de secrétaire général seraient dévolues à un fonctionnaire qui conserverait son emploi et qui recevrait à ce titre une indemnité.

Enfin, nous avons été amenés à considérer comme indispensable la création, à la direction générale des chemins de fer et des routes, un emploi de directeur adjoint qui, sous la haute autorité du directeur général des chemins de fer et des routes, s'occupera spécialement de toutes les questions relatives aux routes. Cette création est justifiée par l'extension chaque jour grandissante prise par les problèmes routiers dans la vie moderne, qui, par le fait même, a augmenté dans des proportions considérables la tâche qui est dévolue, à cet égard, à la direction générale des chemins de fer et des routes. Elle est justifiée, d'autre part, par la réalisation du programme de grands travaux contre le chômage qui a fait une très large part aux travaux d'aménagement du réseau routier dont la consistance a d'ailleurs été doublée il y a quelques années.

Cette création d'un emploi de directeur adjoint pouvant être réalisée par un simple transfert de crédits et ne nécessitant aucune dotation supplémentaire, sera effectuée à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935.

Réserve faite de cette dernière création, le ministère des Travaux publics ne dispose pas de ressources lui permettant d'assurer le fonctionnement des trois services qui ont été énumérés précédemment. Pour les lui procurer, il a paru expédient de prévoir que l'École nationale supérieure des mines percevrait le produit d'une taxe à la tonne, extrêmement modique, en tout cas inférieure à 10 centimes, analogue à celle perçue pour les essais exécutés au laboratoire et réglée de telle sorte que son produit



correspondre aux frais des nouveaux services institués.

L'École nationale supérieure des Mines prélèverait sur le montant de cette taxe les sommes nécessaires au fonctionnement des services précités, à l'exception du premier, sommes qui seraient versées à un chapitre nouveau du ministère des Travaux publics à titre de fonds de concours.

Le projet de décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation a pour objet de sanctionner les diverses mesures qui viennent d'être exposées.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'expression de notre profond respect.

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,  
Pierre LAVAL.*

*Le ministre des Travaux publics,  
LAURENT-EYNAC.*

*Le ministre des Finances,  
Marcel RÉGNIER.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décrets toutes dispositions ayant force de loi pour défendre le franc,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Dans un délai d'un an à dater de la promulgation du présent décret-loi, le ministre chargé des mines organisera un service d'étude de la production, de l'importation et de la répartition et des prix des produits minéraux qui sera rattaché à l'École nationale supérieure des Mines à Paris.

ART. 2. — Ce service a pour mission de recueillir et de publier tous renseignements sur la production, l'importation, la circulation, la consommation et la valeur des produits minéraux, tels qu'ils sont définis aux articles 2, 3 et 4 de la loi du 21 avril 1810 et des lois modificatives subséquentes, en ce qui concerne la France et ses colonies. Ce service devra également recueillir et publier les mêmes renseignements relatifs à la statistique étrangère.

ART. 3. — Pour permettre à ce service de réunir les renseignements relatifs à la circulation et à la valeur des produits minéraux, tels qu'ils sont définis à l'article ci-dessus, ceux-ci ne seront admis à traverser la ligne douanière française que s'ils sont accompagnés d'un certificat délivré par ses soins.

Le libellé et les modalités de délivrance de ces certificats seront déterminés par le ministre chargé des Mines, après avis du ministre des Finances.

ART. 4. — Pour couvrir les frais du service, l'École nationale supérieure des Mines est autorisée à percevoir à la délivrance des certificats une redevance

dont le taux maximum est fixé à 10 centimes par tonne de charbon à usage domestique ou de produits minéraux assimilés et à 5 centimes par tonne de charbon à usage industriel ou de produits minéraux assimilés.

Un arrêté du ministre chargé des Mines fixera les assimilations des produits minéraux.

Un arrêté du ministre chargé des Mines et du ministre des Finances fixera, d'après les charges effectives du service le tarif d'application de la redevance à percevoir dans les limites ci-dessus indiquées.

ART. 5. — Sur le montant de la redevance prévue à l'article 4, l'École nationale supérieure des Mines prélèvera d'autre part les sommes nécessaires au fonctionnement des deux services dont la création est autorisée ci-après :

Le service central de statistique et de documentation ;

Le secrétariat du Comité supérieur de coordination des transports.

Ces sommes seront versées à titre de fonds de concours et rattachées au budget des Travaux publics à un chapitre nouveau intitulé : « Frais nécessités par le secrétariat du Comité supérieur de coordination des transports et par le service central de statistique et de documentation ».

Le montant de ces sommes ne pourra pas dépasser annuellement le chiffre de 450.000 francs.

ART. 6. — Est autorisée au ministère des Travaux publics la création d'un service central de statistique et de documentation.

Pour le fonctionnement de ce service, sont créés les emplois suivants :

Un ingénieur en chef ;

Un ingénieur ordinaire ;

Un économiste ayant rang, par avancements successifs, d'ingénieur ordinaire et d'ingénieur en chef ;

Deux dames sténodactylographes ;

Un gardien de bureau auxiliaire.

Cet effectif sera complété par le personnel suivant, prélevé sur les services existants :

Un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ou des Mines ;

Un ingénieur T. P. E. des Ponts et Chaussées ou des Mines ;

Deux agents de bureau des Ponts et Chaussées et des Mines.

Les traitements et indemnités de ces quatre fonctionnaires, seront transférés des chapitres 8 ou 10, 12 ou 14 et 18 du budget des Travaux publics au chapitre nouveau précité.

En dehors des sommes représentant les traitements, il devra être alloué à ce service des dotations pour couvrir ses frais de premier établissement (mobilier, machines, registres, etc.) et ses frais généraux annuels (loyer, chauffage, éclairage, entretien, impressions et publications, etc.).

ART. 7. — Est autorisée au ministère des Travaux publics la création d'un secrétariat général auprès du Comité supérieur de coordination des transports institué par un décret du 9 juillet 1935.

Pour le fonctionnement de ce secrétariat général, sont créés les emplois suivants :

Un secrétaire général ;

Un ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines ;

Un adjoint technique des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Un auxiliaire.

Toutefois les fonctions de secrétaire général seront assumées par un fonctionnaire qui conservera son emploi et qui sera simplement délégué dans les fonctions de secrétaire général avec une indemnité annuelle de 12.000 francs.

ART. 8. — Est autorisée à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1935, à l'administration des Travaux publics, la transformation d'un emploi d'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en un emploi de directeur adjoint à l'administration centrale.

Cette transformation ne donnera lieu à aucun supplément de dotation et sera réalisée au moyen d'une ouverture et d'une annulation de crédits d'égal montant.

Ce haut fonctionnaire continuera à recevoir l'indemnité, d'un taux annuel de 12.000 francs, qui lui était allouée comme ingénieur en chef : cette indemnité restera soumise aux retenues pour pensions civiles.

ART. 9. — Un décret procédera, si besoin est, aux rectifications de crédits dans le projet de budget du ministère des travaux publics de l'exercice 1936, rectifications qui seront la conséquence des mesures précitées.

ART. 10. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

ART. 11. — Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel*.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,*

Pierre LAVAL.

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*  
Marcel RÉGNIER.

### **Décret instituant une commission chargée d'étudier la réorganisation du contrôle des chemins de fer.**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu la loi du 8 juin 1935, autorisant le Gouvernement à prendre par décret toutes dispositions ayant force de loi pour défendre le franc ;

Le Conseil des ministres entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Il sera procédé, par les soins d'une commission désignée par le ministre des Travaux publics, et comprenant deux représentants du ministre des Finances dont le directeur du budget et du contrôle financier, à l'étude des réformes à apporter à l'organisation et au fonctionnement des services du contrôle des chemins de fer d'intérêt général.

Les modifications à la consistance des services qui paraîtraient nécessaires pour donner suite aux conclusions de la commission prévue à l'alinéa précédent et qui n'entraîneraient aucune dépense nouvelle pourront, nonobstant toutes dispositions contraires, être effectuées par décrets contresignés par le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances.

ART. 2. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément à la loi du 8 juin 1935.

ART. 3. — Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,  
ministre des Affaires étrangères,*

Pierre LAVAL.

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*  
Marcel RÉGNIER.

## Décrets relatifs à l'organisation et au fonctionnement des ports autonomes maritimes

### RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 25 octobre 1935.

Monsieur le Président,

Au cours de ses travaux, la Commission des offices, instituée par l'article 78 de la loi du 28 février 1933, a examiné les conditions dans lesquelles sont gérés les ports autonomes du Havre, de Bordeaux et de Strasbourg.

Tout en concluant au maintien du régime d'autonomie, instaurée dans ces établissements en application de la loi du 12 juin 1920 pour le Havre et Bordeaux, et de la loi du 26 avril 1924 pour Strasbourg, elle a proposé un certain nombre de réformes destinées à améliorer leur fonctionnement, à renforcer les pouvoirs de tutelle et de contrôle dévolus à l'État à leur égard, et à procurer des économies.

La mise en œuvre de ces réformes nécessite la modification de certaines dispositions de la loi du 12 juin 1920 susvisée, du décret du 23 septembre 1921 portant règlement d'administration publique pour l'application de cette loi, et des deux décrets du 13 novembre 1924, pris en forme de règlement d'administration publique, et qui ont respectivement institué le régime d'autonomie aux ports du Havre et de Bordeaux.

De même, le décret du 27 septembre 1925, pris en forme de règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 26 avril 1924 susvisée, portant constitution du port de Strasbourg en port autonome, doit être modifié.

Les décrets ci-joints ont pour objet de réaliser ces modifications. Pris en exécution de l'article 12 de la loi du 23 décembre 1933, ils auront dès lors la même portée juridique que celle des textes qu'ils modifient.

Nous vous prions, monsieur le Président, d'agréer l'assurance de notre profond respect.

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre du Commerce et de l'Industrie,*  
Georges BONNET.

*Le ministre de l'Intérieur,*  
Joseph PAGANON.

*Le ministre de la Marine,*  
François PIÉTRI.

*Le ministre de la Marine marchande,*  
William BERTRAND.

*Le ministre de l'Agriculture,*  
Pierre CATHALA.

*Le ministre des Finances,*  
Marcel RÉGNIER.

*Le ministre du Travail,*  
L.-O. FROSSARD.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre du Commerce et de l'Industrie, du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Marine militaire, du ministre de la Marine marchande, du ministre de l'Agriculture et du ministre des Finances,

Vu la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports;

Vu les conclusions, en date du 29 juin 1933, de la Commission des Offices, instituée en exécution de l'article 78 de la loi du finances du 28 février 1933;

Vu l'article 12 de la loi du 23 décembre 1933 tendant au rétablissement de l'équilibre budgétaire.

Décète :

*Direction et personnel du port.*

ARTICLE PREMIER. — L'article 8 et le quatrième alinéa de l'article 15 de la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports sont modifiés comme suit :

« Art. 8. — Le directeur est nommé par décret, sur la proposition du ministre des Travaux publics, après avis du conseil d'administration du port autonome.

« Il ne peut être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des Travaux publics, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration.

« Ses émoluments, imputés sur le budget du port autonome, sont fixés par le conseil, après approbation du ministre des Travaux publics.

« Art. 15, 4<sup>e</sup> alinéa. — La nomination et l'administration de ce personnel demeurent réservés au ministre des Travaux publics.

« L'ingénieur en chef est désigné après avis du Conseil d'administration du port.

« Aucune indemnité ou rémunération, de quelque nature que ce soit, payée sur les fonds propres des ports autonomes, ne peut être allouée aux fonctionnaires en service dans ces établissements qu'après approbation du ministre des Travaux publics. »

*Conseil d'administration.*

ART. 2. — Les articles 4 et 5 de la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports sont modifiés ou complétés comme suit :

« Art. 4. — Le Conseil d'administration comprend :

« 1<sup>o</sup> Des représentants de la Chambre de Commerce dans la circonscription de laquelle se trouve le port. Un représentant du Conseil général du départe-

tement et du Conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port, des représentants des réseaux de chemins de fer d'intérêt général aboutissant au port, un représentant du Conseil d'Etat et de chacune des administrations des Travaux publics, de la Marine marchande et des Finances, un représentant des ouvriers du port et, dans les ports juxtaposés à un port militaire, un officier de la Marine militaire.

(*Le reste sans changement.*)

« Art. 5. — Le décret d'institution détermine dans chaque cas la composition du Conseil d'administration qui doit comprendre douze, dix-huit ou vingt-quatre membres. Le nombre des membres du Conseil peut être modifié par des décrets ultérieurs.

« Dans les villes où siège une Chambre de Commerce, le Conseil est constitué comme suit :

« 1° Des membres désignés par la Chambre de Commerce du port. La moitié au moins de ces membres doit être choisie dans cette Chambre ou hors de la Chambre parmi les catébodyes de personnes visées au paragraphe 2 de l'article précédent ;

« 2 Des membres nommés par décret et dont le nombre sera supérieur de trois unités à celui des membres visés à l'alinéa précédent. Ils comprendront notamment :

« Un représentant du Conseil d'Etat,

« Un représentant de l'administration des Travaux publics,

« Un représentant de l'administration de la Marine marchande,

« Un représentant de l'administration des Finances.

« Les représentants des départements ministériels intéressés seront choisis parmi les fonctionnaires de ces départements.

« Par ailleurs, à concurrence d'un nombre égal au tiers des membres désignés par la Chambre de Commerce du port, les membres nommés par décret seront choisis sur les listes de présentation établies par les chambres de commerce des régions spécialement desservies par le port et comprenant chacune un nombre de noms triple de celui des membres à désigner. La liste des Chambres de Commerce appelées à participer à la désignation des membres du Conseil d'administration et le nombre des représentants attribués à chacune d'elles sont déterminées par le décret institutif prévu à l'article premier. Les décrets de nomination sont rendus en conseil des ministres et contresignés par les ministres intéressés.

« 3° Un membre désigné par le Conseil général du département... (*le reste sans changement.*) »

ART. 3. — Les ministres des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie, de l'Intérieur, de la Marine militaire, de la Marine marchande, de l'Agriculture et des Finances, sont chargés, chacun en ce qui

le concerne, de l'application du présent décret qui sera inséré au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*

L. LAURENT-EYNAC.

*Le ministre du Commerce et de l'Industrie,*  
Georges BONNET.

*Le ministre de l'Intérieur,*

Joseph PAGANON.

*Le ministre de la Marine,*  
François PIÉTRI.

*Le ministre de la Marine marchande,*

William BERTRAND.

*Le ministre de l'Agriculture,*  
Pierre CATHALA.

*Le ministre des Finances,*

Marcel RÉGNIER.

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre du Commerce et de l'Industrie, du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Marine militaire, du ministre de la Marine marchande, du ministre de l'Agriculture, du ministre du Travail et du ministre des Finances,

Vu la loi du 12 juin 1920, concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports ;

Vu le décret du 23 septembre 1921 portant règlement d'administration publique pour l'application du titre I<sup>er</sup> de cette loi ;

Vu les conclusions, en date du 29 juin 1933, de la commission des offices instituée en exécution de l'article 78 de la loi de finances du 28 février 1933 ;

Vu l'article 12 de la loi du 23 décembre 1933 tendant au rétablissement de l'équilibre budgétaire,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — L'article 14 du décret du 23 septembre 1921 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920 sur l'autonomie des ports maritimes de commerce est complété comme suit : après le 7<sup>e</sup> alinéa, ajouter l'alinéa suivant :

« L'inspecteur général des Ponts et Chaussées chargé du contrôle du port autonome a également entrée au Conseil d'administration. »

(*La suite sans changement.*)

ART. 2. — Les ministres des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie, de l'Intérieur, de la Marine militaire, de la Marine marchande, de l'Agriculture, du Travail et des Finances sont chargés, cha-

cun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 octobre 1935.

Albert LÉBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre du Commerce et de l'Industrie,*

Georges BONNET.

*Le ministre de la Marine marchande,*

William BERTRAND.

*Le ministre de la Marine,*

François PIÉTRI.

*Le ministre de l'Intérieur,*

Joseph PAGANON

*Le ministre de l'Agriculture,*

Pierre CATHALA.

*Le ministre du Travail,*

L.-O. FROSSARD.

*Le ministre des Finances,*

Marcel RÉGNIER.



### Décret relatif au fonctionnement du port autonome de Bordeaux

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre du Commerce et de l'Industrie, du ministre de la Marine militaire, du ministre de la Marine marchande, du ministre de l'Agriculture et du ministre des Finances,

Vu la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports;

Vu le décret du 23 septembre 1921 portant règlement d'administration publique pour l'application du titre I<sup>er</sup> de cette loi;

Vu le décret du 13 novembre 1924 qui a institué le régime de l'autonomie du port de Bordeaux;

Vu les conclusions, en date du 29 juin 1933, de la commission des offices instituée en exécution de l'article 78 de la loi de finances du 28 février 1933;

Vu l'article 12 de la loi du 23 décembre 1933 tendant au rétablissement de l'équilibre budgétaire,

Décète :

#### *Conseil d'administration*

ARTICLE PREMIER. — L'article 16 du décret du 13 novembre 1924, relatif à l'institution du régime de l'autonomie du port de Bordeaux est modifié de la façon suivante :

Art. 16, Conseil d'administration. — Le Conseil

d'administration du port autonome de Bordeaux comprend vingt-quatre membres et est constitué de la façon suivante :

1° Neuf membres désignés par la Chambre de Commerce de Bordeaux;

2° Douze membres nommés par décret dont :

Un représentant au Conseil d'Etat;

Un représentant de l'administration des Travaux publics;

Un représentant de l'administration de la Marine marchande;

Un représentant de l'administration des Finances;

Trois membres sur la présentation des Chambres de Commerce d'Agen, de Libourne et de Mont-de-Marsan, chacune pour un membre et dans les conditions fixées par l'article 5 de la loi du 12 juin 1920;

3° Un membre désigné par le Conseil général du département de la Gironde...

(Le reste sans changement.)

ART. 2. — Pour tenir compte des dispositions de l'article 11 du décret du 23 septembre 1921, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920, les trois nouveaux membres introduits dans le Conseil d'administration du port autonome de Bordeaux (représentant du Conseil d'Etat, représentant de l'administration des Travaux publics, représentant de l'administration de la Marine marchande) seront répartis par le sort, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent décret, entre les trois séries visées par ledit article. Leur mandat viendra à expiration dans les mêmes conditions que celui des membres déjà compris dans ces séries.

#### *Subventions de l'Etat.*

ART. 3. — Les subsides alloués par l'Etat au port autonome de Bordeaux, tels qu'ils sont fixés par l'article 7 du décret du 13 novembre 1924, instituant le régime de l'autonomie dans ce port, sont modifiés comme suit pour les années 1935 à 1939 :

Subside pour l'entretien des accès, 3 millions de francs.

Subside pour la gestion du service maritime, 63.000 francs.

Subside pour l'entretien des ouvrages de la pointe de Grave à titre de service connexe, 495.000 francs.

ART. 4. — Le montant des subventions prévues à l'article 3 ci-dessus sera réduit par application du décret-loi du 16 juillet 1935, portant réduction de dotations budgétaires, et du décret-loi de même date, instituant un prélèvement général de 10 % sur les dépenses publiques.

ART. 5. — Les subsides alloués au port autonome de Bordeaux pourront, sur demande de l'Etat ou du port autonome, formulée au moins un an à l'avance, faire l'objet d'une révision au cours de la période quinquennale 1935-1939.

ART. 6. — Les ministres des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie, de la Marine militaire, de la Marine marchande, de l'Agriculture et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le ministre du Commerce et de l'Industrie,*

Georges BONNET.

*Le ministre de la Marine marchande,*

William BERTRAND.

*Le ministre de la Marine,*

François PIÉTRI.

*Le ministre de l'Agriculture,*

Pierre CATHALA.

*Le ministre des Finances,*

Marcel RÉGNIER.

### Décret relatif au fonctionnement du port autonome du Havre

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre du Commerce et de l'Industrie, du ministre de la Marine militaire, du ministre de la Marine marchande, du ministre de l'Agriculture et du ministre des Finances,

Vu la loi du 12 juin 1920, concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports;

Vu le décret du 23 septembre 1921 portant règlement d'administration publique pour l'application du titre I<sup>er</sup> de cette loi;

Vu le décret du 13 novembre 1924 qui a institué le régime de l'autonomie au port du Havre;

Vu les conclusions, en date du 29 juin 1933, de la commission des offices instituée en exécution de l'article 78 de la loi de finances du 28 février 1933;

Vu l'article 12 de la loi du 23 décembre 1933 tendant au rétablissement de l'équilibre budgétaire.

Décète :

*Concil d'administration.*

ARTICLE PREMIER. — L'article 14 du décret du 13

novembre 1924, relatif à l'institution du régime de l'autonomie du port du Havre est modifié de la façon suivante :

Art. 14, Conseil d'administration. — Le Conseil d'administration du port autonome du Havre comprend vingt-quatre membres et est constitué comme suit :

1° Neuf membres désignés par la Chambre de Commerce du Havre;

2° Douze membres nommés par décret dont :

Un représentant du Conseil d'Etat;

Un représentant de l'administration des Travaux publics;

Un représentant de l'administration de la Marine marchande;

Un représentant de l'administration des Finances;

Trois membres sur la présentation des Chambres de commerce de Bolbec, de Rouen et de Paris, chacune pour un membre et dans les conditions fixées par l'article 5 de la loi du 12 juin 1920;

3° Un membre désigné par le Conseil général du département de la Seine-Inférieure.

(Le reste sans changement.)

ART. 2. — Pour tenir compte des dispositions de l'article 11 du décret du 23 septembre 1921, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 12 juin 1920, les trois nouveaux membres introduits dans le Conseil d'administration du port autonome du Havre (représentant du Conseil d'Etat, représentant de l'administration des Travaux publics, représentant de l'administration de la Marine marchande) seront répartis par le sort, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent décret, entre les trois séries visées par le dit article. Leur mandat viendra à expiration dans les mêmes conditions que celui des membres déjà compris dans ces séries.

#### *Subventions de l'Etat.*

ART. 3. — Les subsides alloués par l'Etat au port autonome du Havre tels qu'ils sont fixés par l'article 7 du décret du 13 novembre 1924, instituant le régime de l'autonomie dans ce port sont modifiés comme suit pour les années 1935 à 1939 :

Subside pour l'entretien des accès, 200.000 francs.

Subside à raison de la gestion d'une partie du canal de Tancarville à titre de service connexe, 350.000 fr.

ART. 4. — Le montant des subventions prévues à l'article 3 ci-dessus sera réduit par application du décret-loi du 16 juillet 1935 portant réduction de dotations budgétaires, et du décret-loi de même date instituant un prélèvement général de 10 % sur les dépenses publiques.

ART. 5. — Les ministres des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie, de la Marine militaire, de la Marine marchande, de l'Agriculture et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre du Commerce et de l'Industrie,*  
Georges BONNET.

*Le ministre de la Marine,*  
François PIÉTRI.

*Le ministre de la Marine marchande,*  
William BERTRAND.

*Le ministre de l'Agriculture,*  
Pierre CATHALA.

*Le ministre des Finances,*  
Marcel RÉGNIER.

### Décret relatif au fonctionnement du port autonome de Strasbourg

Le Président de la République française,

Vu l'article 78 de la loi du 28 février 1933 instituant la commission des offices;

Vu l'article 12 de la loi du 23 décembre 1933;

Vu les conclusions adoptées le 14 avril 1934 par la commission des offices;

Vu la loi du 26 avril 1924 portant constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et la convention des 20 mai et 21 novembre 1923;

Vu le règlement d'administration publique du 27 septembre 1925;

Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions concernant les fonctionnaires et agents de l'Etat insérées à l'article 16 du règlement d'administration publique du 27 septembre 1925 sont complétées ainsi qu'il suit :

« Pour les délibérations du Conseil d'administration tendant à allouer une indemnité ou rémunération de quelque nature que ce soit, payée sur les fonds propres du port autonome, aux fonctionnaires en service dans cet établissement et qui, en application de l'article 14 de la convention du 20 mai 1923, sont susceptibles d'opposition de la part du ministre des Travaux publics, la décision du ministre doit faire l'objet d'un texte exprès. »

ART. 2. — Le ministre des Travaux publics et le

ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 25 octobre 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*  
Marcel RÉGNIER.

### Décret désignant l'autorité chargée de fixer les tarifs d'usage des outillages concédés dans les ports maritimes et définissant les pouvoirs des directeurs des ports à l'égard des différents services d'exploitation de ces établissements.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, du ministre des Travaux publics, du ministre du Commerce et de l'Industrie, du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Marine militaire, du ministre de la Marine marchande, du ministre de l'Agriculture et du ministre des Finances.

Vu l'article 149 de la loi du 30 décembre 1928;

Vu la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports;

Vu les conclusions et vœux exprimés le 29 juin 1933, par la commission des offices, instituée en exécution de l'article 78 de la loi de finances du 28 février 1933;

Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décret toutes dispositions ayant force de loi pour défendre le franc,

Le Conseil des ministres entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Nonobstant toutes dispositions contraires des cahiers des charges des concessions d'outillages publics accordées dans les ports maritimes et sur les voies navigables par décrets en Conseil d'Etat, les tarifs d'usage des engins concédés et les conditions d'application desdits tarifs inscrits dans ces cahiers des charges peuvent être modifiés après une enquête d'utilité publique par le ministre des Travaux publics, ou, avec son autorisation, par les directeurs des ports, ingénieurs en chef du service maritime ou ingénieurs en chef des voies navigables statuant pour le ministre.

ART. 2. — Le sixième alinéa de l'article 15 de la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports est modifié comme suit :

« Art. 15, 6<sup>e</sup> alinéa. — Le directeur, comme agent du pouvoir central, exerce, dans les limites de la circonscription du port, une action générale sur tous les services publics en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'exploitation, notamment sur les services des Travaux publics et des chemins de fer, de la navigation intérieure, des phares et des balises, des douanes, du pilotage, de l'inscription maritime, de l'inspection de la navigation de la police sanitaire maritime et de la police générale du port. Il correspond directement avec les ministres et les directeurs généraux des services financiers pour les affaires rentrant dans leurs attributions et intéressant le port sans être de la compétence du Conseil d'administration. De même, il peut correspondre, sous les mêmes réserves, avec les représentants consulaires, les attachés et agents commerciaux à l'étranger, les Chambres de commerce et les tribunaux de commerce. Il lui est adressé ampliation de la correspondance échangée entre les ministres ou les directeurs généraux et les chefs de service qui coopèrent à l'exploitation du port, lorsque les questions traitées intéressent le port. »

ART. 3. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

ART. 4. — Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, le ministre des Travaux publics, le ministre du Commerce et de l'Industrie, le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Marine militaire, le ministre de la Marine marchande, le ministre de l'Agriculture et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,*  
*ministre des Affaires étrangères:*

Pierre LAVAL.

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre du Commerce et de l'Industrie,*  
Georges BONNET

*Le ministre de l'Intérieur,*  
Joseph PAGANON.

*Le ministre des Colonies,*  
*ministre de la Marine par intérim,*  
Louis ROLLIN.

*Le ministre de la Marine marchande,*  
William BERTRAND.

*Le ministre de l'Agriculture,*  
Pierre CATHALA.

*Le ministre des Finances,*  
Marcel RÉGNIER.

### Organisation du service de contrôle des primes allouées aux exploitations de mines de plomb et de zinc.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu l'article 55 de la loi du 25 février 1901 ;

Vu l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919 ;

Vu la loi du 24 juillet 1935 portant ouverture d'un crédit destiné à venir en aide à l'exploitation des mines de plomb et de zinc de la métropole, de l'Algérie, des colonies, pays de protectorat ou territoires sous mandat,

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le contrôle et la répartition des primes attribuées en vertu de la loi susvisée du 24 juillet 1935, sont assurés par un personnel temporaire comprenant :

Un ingénieur des mines.

Un adjoint technique.

Suivant les besoins du service, et dans la limite des crédits affectés à cette dépense, des agents auxiliaires temporaires recrutés à la journée pourront en outre être engagés.

Art. 2. — Les appointements et salaires de ce personnel sont fixés ainsi qu'il suit :

L'ingénieur des mines perçoit le traitement de son grade dans l'administration des travaux publics ainsi que l'allocation prévue dans le décret du 20 juin 1920.

L'adjoint technique perçoit le traitement de son grade dans l'administration des travaux publics ainsi que l'allocation prévue par le décret du 26 mars 1927.

Les auxiliaires temporaires de bureau ou de service reçoivent les salaires prévus par le décret du 11 septembre 1930 pour les auxiliaires temporaires de l'administration centrale des travaux publics.

Art. 3. — Les appointements et salaires prévus à l'article précédent sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ni avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne peut être attribué au personnel faisant l'objet du présent décret que dans les limites et conditions fixées par un décret contresigné par le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances et publié au *Journal officiel*.

Art. 4. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel*.

Fait à Paris, le 23 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre des Finances,*  
MARCEL RÉGNIER.



### Indemnité de réinstallation des fonctionnaires coloniaux

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des colonies,  
Vu le sénatus-consulte du 3 mai 1854;  
Vu l'article 127 B de la loi de finances du 13 juillet 1911;

Vu le décret du 12 décembre 1923 portant suppression du compte d'assistance établi en faveur des fonctionnaires de l'Indochine et instituant en faveur du même personnel une indemnité de réinstallation;

Vu le décret du 19 juin 1931 instituant une indemnité de réinstallation en faveur du personnel servant dans les colonies autres que l'Indochine;

Décète :

Vu le décret du 6 octobre 1934 supprimant l'indemnité de réinstallation sous réserve de dispositions transitoires,

Art. 1<sup>er</sup>. — Les fonctionnaires visés aux articles 2 et 3 du décret du 6 octobre 1934 relatif à l'indemnité de réinstallation qui, appartenant aux cadres généraux ou locaux des colonies, auraient vu interrompre leur service colonial pour accomplir des services militaires pendant la guerre 1914-1918, peuvent faire compter ces services pour une durée égale, comme présence effective à la colonie, pour prétendre au bénéfice de l'indemnité de réinstallation dans les conditions prévues par le décret du 6 octobre 1934 susvisé.

Art. 2. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des colonies,*  
LOUIS ROLLIN.

### Création d'un service technique des grands barrages

Le ministre des Travaux publics,

Vu l'arrêté du 28 février 1920 instituant un service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique;

Sur la proposition du directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté précité du 28 février 1920 est modifié ainsi qu'il suit :

« Il est institué un service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique chargé :

.....

« b) (nouvel article). — De constituer et de tenir à jour une documentation technique sur les travaux de distribution d'énergie électrique, d'aménagement des cours d'eau et notamment de grands barrages, d'étudier les types et conditions générales des ouvrages, en vue, notamment, de faciliter la préparation des projets d'exécution par l'Etat, les départements ou les communes, de réseaux de distribution ou d'usines hydro-électriques ou de grands barrages.

.....

Art. 2. — Les attributions prévues au paragraphe b de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 28 février 1920, modifié par arrêté du 2 novembre 1935, sont confiées, en ce qui concerne les grands barrages, à M. Coyne, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur en chef du service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne et aux ingénieurs, fonctionnaires et agents dudit service placés-sous ses ordres. Ce service portera le nom de : Service technique des grands barrages et d'aménagement de la Haute-Dordogne.

Art. 3. — Ces dispositions auront effet à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1935.

Fait à Paris, le 2 novembre 1935.

LAURENT-EYNAC.



# Modifications dans les Attributions et la Composition des Comités, Commissions, Conseils, etc.

## Conseil Supérieur de l'Electricité

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances,

Vu la loi du 15 juin 1906, article 20;

Vu la loi du 16 octobre 1919, article 31;

Vu le décret du 16 juillet 1935 tendant à l'abaissement du prix de l'électricité, et notamment les articles 37, 38, 39 et 40;

Le Conseil d'Etat entendu.

Décète :

### TITRE PREMIER

#### ATTRIBUTIONS DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'ÉLECTRICITÉ

Article premier. — Le Conseil Supérieur de l'Electricité donne son avis sur les questions relatives à la production, au transport et à la distribution de l'électricité.

Il est obligatoirement consulté :

1° Sur les projets de loi et de règlement d'administration publique concernant la production ou le transport ou la distribution de l'énergie électrique;

2° Sur celles des demandes de concession relatives aux mêmes objets, qui doivent être accordées par une loi ou par un décret;

3° Sur la date à laquelle peuvent être commencés les travaux des usines hydro-électriques concédées, dont l'objet principal est l'alimentation en énergie électrique des services publics ou du public;

4° Sur l'allocation de tout concours financier aux entreprises de production et de transport d'énergie électrique.

Il peut émettre des vœux sur toutes questions intéressant l'industrie électrique et notamment sur les projets d'ordre fiscal. Ces vœux sont, le cas échéant, transmis par le ministre des Travaux Publics aux ministres intéressés.

Art. 2. — Il statue sur les revisions des tarifs des concessions de distribution d'énergie électrique lorsque la commission de revision prévue par l'article 11 des cahiers des charges type des concessions de distribution d'énergie électrique, approuvés par les décrets des 28 juin 1921, 4 mars 1924, 17 janvier 1928 et 13 septembre 1934 n'a pu être constituée, dans un délai d'un mois à compter de la notification faite par l'une des parties, du commissaire choisi

par elle, ou encore lorsque ladite commission n'a pas formulé son avis dans un délai de deux mois à partir de sa constitution.

Il en est de même si, dans un délai d'un mois, après que la commission de revision a formulé son avis, les parties n'ont pas signé un avenant fixant les nouveaux tarifs.

Les parties sont entendues ou dûment invitées un mois avant la séance du Conseil Supérieur à faire parvenir leurs observations.

Art. 3. — Les pouvoirs conférés au président du Comité d'Electricité, en ce qui concerne la nomination du troisième membre de la commission de revision des tarifs, prévue à l'article 11 du cahier des charges type des concessions de distribution d'énergie électrique approuvés par les décrets des 28 juin 1921, 4 mars 1924, 17 janvier 1928, 13 septembre 1934 sont transférés au président du Conseil Supérieur de l'Electricité.

### TITRE II

#### COMPOSITION DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'ÉLECTRICITÉ

Art. 4. — Le Conseil Supérieur de l'Electricité comprend :

1° Vingt-cinq représentants des intérêts généraux de la nation, savoir :

Cinq sénateurs,

Cinq députés,

Deux membres du Conseil d'Etat,

Un représentant du Conseil National Economique,

Un représentant de l'administration de l'Intérieur,

Deux représentants de l'administration des Finances,

ces,

Un représentant de l'administration de la Guerre,

Trois représentants de l'administration des Travaux Publics, Télégraphes et Téléphones,

Un représentant de l'administration des Postes, Travaux Publics,

Un représentant de l'administration du Commerce et de l'Industrie,

Deux représentants de l'administration de l'Agriculture,

Un représentant de l'administration du travail.

2° Vingt-cinq représentants des usagers, savoir :

Deux représentants des offices régionaux d'énergie électrique,

Trois représentants des Chambres de Commerce,

Trois représentants des Chambres d'Agriculture,  
Un représentant des Chambres de Métiers.  
Neuf représentants des départements, communes  
ou syndicats de communes électrifiés,  
Un représentant de la Ville de Paris,  
Deux représentants des chemins de fer,  
Deux représentants des associations de consommateurs,

Deux représentants des grandes industries consommatrices autres que l'électro-chimie et l'électrometallurgie.

3° Vingt-cinq représentants des industries électriques, savoir :

Dix-neuf représentants des producteurs, transporteurs et distributeurs d'énergie électrique, des constructeurs de matériel électrique, des entrepreneurs d'ouvrages de production ou de distribution ;

Deux représentants des régies départementales, communales ou syndicales ;

Un représentant des houillères, produisant de l'électricité ;

Un représentant des industries métallurgiques, produisant de l'électricité.

Deux représentants du personnel des entreprises de production et de distribution d'énergie électrique.

Art. 5. — Les fonctions de membre du Conseil Supérieur de l'Electricité, en ce qui concerne les représentants des intérêts généraux de la nation et des consommateurs, sont incompatibles avec les fonctions d'administrateurs des sociétés ou entreprises intéressées dans la production, le transport ou la distribution de l'énergie électrique, ou dans la construction ou la vente de matériel, d'appareils et d'installations électriques ou avec toute autre fonction rétribuée par ces sociétés ou entreprises. Toutefois, les représentants des intérêts généraux de la nation pourront être choisis parmi les représentants de l'Etat au Conseil d'administration d'une société de production, de transport ou de distribution d'énergie.

Art. 6. — Les sénateurs et députés qui font partie du Conseil Supérieur de l'Electricité sont élus respectivement par les assemblées auxquelles ils appartiennent.

A titre transitoire et jusqu'à ce que ces assemblées aient pu procéder à la désignation de leurs représentants, les sénateurs et députés, membres de la Commission extraparlamentaire de l'Electricité, siègeront *ès qualité* au Conseil Supérieur de l'Electricité.

Les autres membres sont nommés par décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et après avis des ministres intéressés, en ce qui concerne les membres du Conseil d'Etat, les représentants des administrations publiques, des municipalités, des Chambres de Commerce et d'Agriculture, des associations agricoles, des offices régionaux d'énergie électrique et des grandes industries consommatrices

et de la Commission permanente du Conseil National Economique pour le délégué dudit Conseil.

Art. 7. — Le président est choisi parmi les représentants des intérêts généraux de la nation et nommé par décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics.

Art. 8. — Le directeur des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique au Ministère des Travaux Publics siège au Conseil Supérieur comme commissaire du Gouvernement.

Chaque année, le Ministre des Travaux Publics désigne, sur la proposition du commissaire du Gouvernement, les fonctionnaires de la direction des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique par qui le commissaire du Gouvernement peut se faire suppléer auprès du Conseil Supérieur, de la délégation permanente ou des sections spéciales en cas d'empêchement.

Art. 9. — Les sénateurs et députés qui font partie du Conseil Supérieur de l'Electricité sont nommés pour la durée de leur mandat à l'assemblée qui les a désignés.

Les autres membres du Conseil Supérieur sont nommés pour quatre ans. Toutefois, la première période aura exceptionnellement son terme le 31 décembre 1940.

Art. 10. — Cessent de plein droit de faire partie du Conseil Supérieur les membres qui n'occupent plus la situation en raison de laquelle ils ont été nommés.

Il est pourvu dans les trois mois au remplacement des membres du Conseil Supérieur qui auraient cessé d'en faire partie avant la date d'expiration normale de leur mandat. Les membres désignés pour les remplacer restent en fonctions jusqu'à cette dernière date.

Art. 11. — Tout membre qui, sans se faire remplacer et sans excuse reconnue valable par le président, aura manqué à trois séances consécutives, sera considéré comme démissionnaire.

Art. 12. — Il est institué une délégation permanente comprenant :

1° Le président du Conseil Supérieur de l'Electricité ;

2° Quinze membres choisis en nombre égal dans les trois catégories prévues à l'article 4, parmi les membres des sections spéciales mentionnées à l'article 13 ci-dessous.

Les membres désignés à l'alinéa 2 ci-dessus sont nommés par le Ministre des Travaux Publics.

La délégation permanente est présidée par le Président du Conseil Supérieur.

La délégation permanente instruit les affaires qui doivent être soumises aux Assemblées plénières du Conseil Supérieur de l'Electricité. Elle reçoit du Conseil délégation pour certaines affaires d'une nature déterminée.

Les membres de la délégation permanente du Con-

seil Supérieur de l'Electricité ont accès, avec voix consultative, aux séances du Comité technique de l'Electricité et du Comité consultatif des Forces hydrauliques.

Art. 13. — Il est formé dans le Conseil Supérieur de l'Electricité plusieurs sections spéciales chargées de l'examen de catégories déterminées d'affaires et dont la composition sera fixée par arrêté du Ministre des Travaux Publics.

Il est notamment constitué :

Une section spéciale de la production et du transport, chargée des questions relatives à la production, au transport, à l'importation et à l'exportation de l'énergie, et de celles qui sont retirées par l'article 38 du décret du 16 juillet 1935 de la compétence du Comité consultatif des forces hydrauliques ;

Une section spéciale des distributions, chargée des questions soustraites par l'article 38 du décret du 16 juillet 1935 à la compétence du Comité d'Electricité et pour lesquelles lui sont transférées les attributions de la Commission des distributions d'énergie électrique instituée par arrêté en date du 9 avril 1908 du Ministre des Travaux Publics, ainsi que de l'application du titre II du décret du 16 juillet 1935 ;

Une section financière chargée des questions intéressant le budget de l'Etat, des départements, des syndicats de communes et communes, ainsi que de l'application des dispositions financières du titre II ci-dessus.

Les sections spéciales donnent à la délégation permanente leur avis sur les affaires à l'instruction au sujet desquelles cette dernière juge utile de les consulter.

Elles reçoivent du Conseil Supérieur ou de la délégation permanente pouvoir de décision pour certaines catégories déterminées d'affaires.

Les membres des sections spéciales sont nommés par le Ministre des Travaux Publics qui désigne, en outre, pour chaque section, un président choisi parmi les représentants du Conseil d'Etat ou de l'administration des Travaux Publics.

Il désigne chaque année un ou plusieurs présidents de section pour suppléer le président du Conseil Supérieur en cas d'empêchement de ce dernier de présider le Conseil Supérieur ou la délégation permanente. Il désigne, en outre, dans chaque section, un président suppléant, également pris parmi les représentants des intérêts généraux de la nation.

Art. 14. — Le président du conseil supérieur peut, pour l'examen de certaines affaires, constituer des commissions d'études dont il fixe la composition.

Art. 15. — Les membres des sections spéciales et des commissions sont pris par partie égale dans les trois catégories de membres du conseil supérieur de l'électricité définies à l'article 4 ci-dessus.

Art. 16. — Le président et les présidents des sec-

tions sont nommés tous les ans. Toutefois, la première période aura exceptionnellement son terme le 31 décembre 1936.

### TITRE III

#### FONCTIONNEMENT DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'ÉLECTRICITÉ

Art. 17. — Le conseil supérieur est convoqué par le ministre des Travaux publics ou par son président. Il se réunit obligatoirement au moins une fois par an en séance plénière.

Le président arrête l'ordre du jour des séances et désigne les rapporteurs parmi les membres du conseil supérieur ou du secrétariat et éventuellement parmi les rapporteurs du comité consultatif des forces hydrauliques et du comité d'électricité. L'ordre du jour est distribué par les soins du secrétariat trois jours au moins avant la séance.

Art. 18. — Les directeurs des divers ministères intéressés qui ne sont pas membres du conseil supérieur, peuvent, néanmoins, avec l'agrément du président, assister aux séances du conseil, de la délégation permanente ou d'une des sections.

Le conseil supérieur, la délégation permanente et les sections peuvent également entendre les personnes dont ils jugent l'audition utile pour ses délibérations. Ces personnes sont convoquées par les soins du président.

Art. 19. — Toute affaire soumise aux délibérations du conseil supérieur donne lieu à un avis motivé transmis au ministre des Travaux publics.

Les avis sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 20. — Le conseil supérieur soumet à l'agrément du ministre des Travaux publics son règlement intérieur, notamment en ce qui concerne la répartition des affaires par catégories entre ces divers organes.

Art. 21. — Il dresse chaque année un rapport d'ensemble sur la situation de l'industrie électrique ; ce rapport est publié au *Journal officiel*.

Art. 22. — Il est institué un secrétariat général du conseil supérieur de l'électricité qui comprend un secrétaire général, un ou plusieurs secrétaires adjoints et des rapporteurs.

Le secrétaire général est désigné par arrêté du ministre des Travaux publics parmi les fonctionnaires du corps des ponts et chaussées. Il siège avec voix consultative.

Les secrétaires adjoints et les rapporteurs sont choisis parmi les membres en activité de service, en service détaché ou en délégation du conseil d'Etat, des corps des ponts et chaussées et des mines, ou de l'inspection des finances, ou parmi les chefs de bureau, sous-chefs de bureau et rédacteurs principaux de la

direction des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique du ministère des Travaux publics.

Ils sont désignés par arrêté du ministre des Travaux publics. Ils ont voix consultative dans les affaires dont ils sont rapporteurs.

Art. 23. — Le ministre des Travaux publics désigne parmi les agents de son administration le personnel de bureau nécessaire au fonctionnement du conseil supérieur.

Art. 24. — Les fonctions de membre du conseil supérieur sont gratuites.

Art. 25. — Les dépenses du conseil supérieur sont acquittées par prélèvement sur les crédits ouverts au ministère des Travaux publics pour frais de contrôle des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

Art. 26. — Est abrogé l'arrêté ministériel du 26 janvier 1933, modifié par arrêtés des 1<sup>er</sup> mars 1933, 27 janvier 1934 et 27 février 1934 en tout ce qu'il a de contraire aux dispositions du présent décret.

Art. 27. — Les ministres des Travaux publics, des Finances et le président du conseil, ministre des Affaires étrangères, sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 24 août 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du conseil,  
ministre des Affaires étrangères,*

PIERRE LAVAL.

*Le ministre des Travaux publics,  
LAURENT-EYNAC.*

*Le ministre des Finances,  
MARCEL RÉGNIER.*



Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 16 juillet 1935 tendant à l'abaissement du prix de l'électricité, et notamment l'article 37 instituant un conseil supérieur de l'électricité ;

Vu le décret du 24 août 1935 relatif à l'organisation et au fonctionnement du conseil supérieur de l'électricité et notamment les articles 4 et 6 ;

Vu les avis du garde des sceaux, ministre de la Justice, des ministres des Finances, de l'Intérieur, de la Guerre, des Postes, Télégraphes et Téléphones, du Commerce et de l'Industrie, de l'Agriculture et du Travail ;

Vu l'avis de la commission permanente du conseil national économique,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Conformément aux prescriptions de l'article 6 du règlement d'administration publique du 24 août 1935, les sénateurs et députés dont les noms suivent font partie, à titre transitoire, du conseil su-

périeur de l'électricité, jusqu'à ce que les Assemblées auxquelles ils appartiennent aient pu procéder à la désignation de leurs représentants.

MM. Cencelme, sénateur.

de Courtois, sénateur.

Mollard, sénateur.

Léon Perrier, sénateur,

Taurines, sénateur.

Bedouce, député.

Cautru, député.

Girard, député.

Malet, député.

Thureau-Dangin, député.

Art. 2. — Sont nommés membres du conseil supérieur de l'électricité pour les années 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940 :

1<sup>o</sup> *Représentants des intérêts généraux  
de la nation.*

Conseil d'Etat.

M. Théodore Tissier, vice-président du conseil d'Etat, président du comité consultatif des forces hydrauliques.

M. Riboulet, président de la section des Travaux publics au conseil d'Etat.

Conseil national économique.

M. Jules Gautier, vice-président du conseil national économique.

Ministère de l'Intérieur

M. Brun, directeur de l'administration départementale et communale.

Ministère des Finances.

M. Bouthillier, directeur du budget et du contrôle financier.

M. Trochon, directeur général de l'enregistrement, des domaines et du timbre.

Ministère de la Guerre.

M. le général Redon, directeur du matériel du génie.

Ministère des Travaux publics.

M. **Suquet**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, président du comité technique d'électricité.

M. **de Kerviler**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, vice-président du comité consultatif des forces hydrauliques.

M. **Willemin**, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones.

M. Le Corbeiller, ingénieur en chef des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Ministère du Commerce et de l'Industrie.

M. Lecuyer, directeur des affaires industrielles et commerciales.

Ministère de l'Agriculture.

M. Préaud, directeur des eaux et du génie rural.  
M. de Pampelonne, inspecteur général du génie rural.

Ministère du Travail.

M. Picquenard, directeur du travail.

2° Représentants des usagers.

Offices régionaux d'Énergie.

M. Nanin, directeur de l'Office régional d'Énergie électrique du Nord de la France.

M. Huret, président de l'Office régional d'Énergie électrique de l'Ouest.

Chambres de Commerce.

M. Merlant, président de la Chambre de Commerce de Nantes.

M. Férasson, vice-président de la Chambre de Commerce de Paris.

M. Mangin, membre de la Chambre de Commerce de Villefranche.

Chambre d'Agriculture.

M. Guillemot, président de la Chambre d'Agriculture de l'Aisne.

M. Balleidier, membre de la Chambre d'Agriculture de l'Ain.

M. Jaubert, membre de la Chambre d'Agriculture de la Corrèze.

Chambre des Métiers.

M. Durepaire, président de la Chambre des Métiers de Seine-et-Marne.

Départements, communes ou syndicats de communes électrifiées.

M. Gentin, maire de Isle-Aumont (Aube), président du conseil général, président du syndicat de Bouilly, président de la fédération nationale des collectivités publiques électrifiées.

M. Queuille, maire de Neuvic (Corrèze), président du conseil général, président de la Fédération nationale des Collectivités d'électrifications et d'améliorations rurales.

M. Charles Baron, député des Basses-Alpes.

M. Boyer, maire de Saint-Jean-de-Nay (Haute-Loire), conseiller général, président des communes électrifiées de la Haute-Loire.

M. Lévy-Alphandéry, maire de Chaumont (Haute-Marne), conseiller général, président du syndicat d'électrification de Chaumont.

M. Maymat, vice-président du conseil général du Puy-de-Dôme, secrétaire général de la fédération nationale des collectivités publiques électrifiées du Puy-de-Dôme.

M. Poggioli, maire du Bourget (Seine), président du syndicat intercommunal d'électricité de la Seine.

M. Ramadier, maire de Decazeville (Aveyron), conseiller général.

M. Viple, maire d'Ebreuil (Allier), président de l'Union des syndicats intercommunaux d'électrification du département de l'Allier.

Ville de Paris.

M. Giraud, directeur général des travaux de Paris. Chemins de fer.

M. Dautry, directeur général des Chemins de fer de l'Etat.

M. Japiot, ingénieur en chef de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Association des Consommateurs.

M. Vauclin, président de la Fédération des Groupements de consommateurs d'électricité de France.

M. Engelbach, vice-président de la Fédération des Groupements de consommateurs d'électricité de France.

Grandes industries consommatrices.

M. Duchemin, président de la Confédération générale de la production.

M. Donon, président de l'Union des syndicats patronaux des industries textiles de France.

3° Représentants des industries électriques.

Producteurs, transporteurs, distributeurs d'énergie électrique, constructeurs de matériel électrique, entrepreneurs d'ouvrages de production ou de distribution.

M. Cahen, président de l'Union des syndicats de l'électricité.

M. Caillaux, président du Syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

M. Girousse, président d'honneur du Syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

M. Maroger, président de la Chambre syndicale des forces hydrauliques.

M. Marlio, président d'honneur de la Chambre syndicale des forces hydrauliques.

M. Morel, président du Syndicat des petits et moyens producteurs et distributeurs d'énergie électrique, de gaz et d'eau.

M. Davezac, délégué général du Syndicat général de la construction électrique.

M. Duval, président du groupe 2 (entreprise et installations), de l'Union des syndicats de l'électricité.

MM. Antoine, E. Cordier, P.-M. Durand, Jourdain, de Lachomette, Marterer, René Mayer, E. Mercier, G. Mercier, Pontzen, E. Roux.

Régies départementales, communales ou syndicales.

M. Viollette, maire de Dreux, représentant de la Régie d'électricité de Dreux.

M. Garnier, conseiller général, membre du conseil d'administration de la Régie de Loir-et-Cher.

Houillères produisant de l'électricité.

M. Perilhou, directeur général des Mines de Béthune.

Industries métallurgiques produisant de l'électricité.

M. Lambert-Ribot, délégué général du Comité des forges de France.

Personnel des entreprises de production et distribution d'énergie électrique

M. Biot, secrétaire de la Fédération nationale de l'éclairage et des forces motrices (gaz et électricité).  
M. J. Morel, secrétaire de la Fédération nationale de l'éclairage et des forces motrices (gaz et électricité).

Art. 3. — M. Léon Perrier, sénateur, est nommé président du Conseil supérieur de l'électricité pour les années 1935 et 1936.

Art. 4. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 4 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :  
*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

Le ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 24 août 1935 fixant les attributions, la composition et le fonctionnement du Conseil supérieur de l'électricité ;

Vu notamment l'article 12 instituant une délégation permanente au sein du Conseil supérieur de l'électricité ;

Vu le décret du 4 octobre 1935 nommant les membres du Conseil supérieur de l'électricité ;

Sur la proposition du conseiller d'Etat directeur des Forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont nommés membres de la délégation permanente du Conseil supérieur de l'électricité :

1<sup>o</sup> *Représentants des intérêts généraux de la nation.*

M. Tissier, vice-président du Conseil d'Etat, président du comité consultatif des Forces hydrauliques.

M. Riboulet, président de la section des Travaux publics au conseil d'Etat.

M. **Suquet**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, président du Comité technique de l'électricité.

M. **de Kerviler**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, vice-président du comité consultatif des Forces hydrauliques.

M. Préaud, directeur des Eaux et du Génie rural.

2<sup>o</sup> *Représentants des usagers*

M. Nanin, directeur de l'Office régional d'énergie électrique du Nord de la France.

M. Guillemot, président de la chambre d'Agriculture de l'Aisne.

M. Gentin, député, président du Conseil général de l'Anbe.

M. Giraud, directeur général des Travaux de Paris.

M. Vauclin, président de la Fédération des groupements de consommateurs d'électricité de France.

3<sup>o</sup> *Représentants des industries électriques*

M. Caillaux, président du Syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

M. Girousse, président d'honneur du Syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

M. Maroger, président de la Chambre syndicale des forces hydrauliques.

M. Marlio, président d'honneur de la Chambre syndicale des forces hydrauliques.

M. Roux.

Art. 2. — M. Léon Perrier, sénateur, président du Conseil supérieur de l'électricité, exerçant les fonctions de président de la délégation permanente du Conseil supérieur de l'électricité.

Fait à Paris, le 4 octobre 1935.

LAURENT-EYNAC.

### **Commission d'instruction chargée de soumettre des propositions de prix de charbon servant à l'établissement des valeurs de l'index économique électrique.**

Le ministre des Travaux publics,

Vu l'arrêté du 13 avril 1934 nommant les membres de la commission d'instruction chargée de soumettre périodiquement des propositions de prix de charbon régionaux devant servir à l'établissement des valeurs de l'index économique électrique et de présenter, le cas échéant, des observations sur le chiffre du salaire horaire moyen de l'industrie électrique à considérer pour le calcul desdites valeurs ;

Sur la proposition du conseiller d'Etat directeur des Forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique,

Arrête :

Article premier. — M. **de Kerviller**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, est nommé membre de la commission susvisée, comme représentant de l'administration, en remplacement de M. **Le Roux**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, décédé.

Art. 2. — Sont nommés membres de la commission susvisée, comme :

*Représentant de l'administration.*

M. Trote, inspecteur général de l'Hydraulique agricole au ministère de l'Agriculture.

*Représentant des producteurs et distributeurs  
d'énergie électrique.*

B. — Représentant des intérêts généraux.  
M. Vautier, vice-président de la Compagnie  
hydroélectrique d'Auvergne.

*Représentant des consommateurs.*

B. — Représentant des intérêts généraux.  
M. Gilberton, délégué de la Fédération nationale  
des collectivités publiques électrifiées.

Fait à Paris, le 4 octobre 1935.

LAURENT-EYNAC.

### Conseil Supérieur de l'Electricité

Le ministre des Travaux publics,

Vu le règlement d'administration publique en date  
du 24 août 1935 sur le fonctionnement du Conseil  
supérieur de l'Electricité et, en particulier, l'arti-  
cle 13;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur  
des forces hydrauliques et des distributions d'énergie  
électrique,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Sont nommés membres de la  
section spéciale de la production et du transport :

*1° Au titre de représentants des intérêts généraux  
de l'Etat.*

MM. Théodore Tissier, Mollard, Bedouce, Jules  
Gautier, de Kerviler, Willemin, de Pampelonne.

*2° Au titre de représentants des usagers.*

MM. Nanin, Mangin, Jaubert, Ch. Baron, Giraud,  
Dautry, Engelbach.

*3° Au titre de représentants des industries  
électriques.*

MM. Cahen, Maroger, Duval, Marterer, G. Mer-  
cier, E. Roux, Perilhou.

ART. 2. — Est nommé président de la section spé-  
ciale de la production et du transport jusqu'au 31 dé-  
cembre 1936 :

M. Théodore Tissier.

Est nommé président suppléant de la section spé-  
ciale de la production et du transport jusqu'au 31 dé-  
cembre 1936 :

M. de Kerviler.

ART. 3. — Sont nommés membres de la section  
spéciale des distributions :

*1° Au titre de représentants des intérêts généraux  
de la Nation.*

MM. Suquet, de Kerviler, Taurines, Girard,  
Bouthillier, Lecuyer, Préaud.

*2° Au titre de représentants des usagers.*

MM. Nanin, Merlant, Guillemot, Durepaire, Gen-  
tin, Vauclín, Duchemin.

*3° Au titre de représentants des industries  
électriques.*

MM. P. Caillaux, Girousse, Maroger, Antoine, E.  
Cordier, Pontzen, E. Roux.

ART. 4. — Est nommé président de la section spé-  
ciale des distributions jusqu'au 31 décembre 1936 :

M. Suquet.

Est nommé président suppléant de la section spé-  
ciale des distributions jusqu'au 31 décembre 1936 :

M. de Kerviler.

ART. 5. — Sont nommés membres de la section  
spéciale financière :

*1° Au titre de représentants des intérêts généraux  
de la Nation.*

MM. Riboulet, de Courtois, Malet, Brun, Préaud,  
Bouthillier, Suquet.

*2° Au titre de représentants des usagers.*

MM. Férasson, Balleidier, Maymat, Ramadier,  
Poggioli, Japiot, Donon.

*3° Au titre de représentants des industries  
électriques.*

MM. H. Cahen, P. Caillaux, Maroger, Léon Mo-  
rel de Lachomette, Davezac, Viollette.

ART. 6. — Est nommé président de la section spé-  
ciale financière jusqu'au 31 décembre 1936 :

M. Riboulet.

Est nommé président suppléant de la section spé-  
ciale financière jusqu'au 31 décembre 1936 :

M. Suquet.

Fait à Paris, le 12 octobre 1935.

LAURENT-EYNAC.

### Conseil Supérieur des Chemins de Fer

Par décret du 15 octobre 1935, M. **Silvain-Drey-  
fus**, inspecteur général des Ponts et Chaussées en  
retraite, vice-président du Conseil de réseau des che-  
mins de fer de l'Etat, membre du Conseil supérieur  
des Chemins de fer, est nommé vice-président du  
Conseil supérieur des chemins de fer, en remplace-  
ment de M. **Le Roux**, décédé.

### Conseil Supérieur de l'Electricité

Le ministre des Travaux publics,

Vu le règlement d'administration publique en date  
du 24 août 1935 sur le fonctionnement du Conseil  
supérieur de l'électricité, et en particulier des articles  
8 et 22;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur  
des forces hydrauliques et des distributions d'énergie  
électrique.

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Est désigné pour suppléer.



en cas d'empêchement, le commissaire du Gouvernement auprès du Conseil supérieur de l'Electricité jusqu'au 31 décembre 1936 :

M. **de Fargues**, ingénieur des Ponts et Chaussées.

ART. 2. — Est désigné comme secrétaire général du Conseil supérieur de l'Electricité :

M. **Genissieu**, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

ART. 3. — Sont désignés comme secrétaires adjoints du Conseil supérieur de l'Electricité :

MM. **Besson**, **Geny** et **Blondeau**, ingénieurs des Ponts et Chaussées.

MM. Trautner et Blaevot, chefs de bureau ;

M. Zamaron, sous-chef de bureau ;

Mlle Delglaise, rédacteur principal,

à la direction des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

ART. 4. — Sont désignés comme rapporteurs du Conseil supérieur de l'Electricité :

MM. **Deymie**, **Roger**, **Gaspard**, **André Janet**, **Morane** et **Schuhl**, ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. Jacques Thibault, ingénieur des Mines.

MM. Comolet-Tirman, Coterel, Ivan Martin, maîtres des requêtes au Conseil d'Etat.

MM. Fouan et Rain, auditeurs au Conseil d'Etat.

MM. Chabrun et Turquet, inspecteurs des Finances.

Fait à Paris, le 10 octobre 1935.

LAURENT-EYNAC.

### Conseil d'Administration de la Compagnie Nationale du Rhône

Par arrêté du 23 octobre 1935, M. **de Kerviler**, inspecteur général des ponts et chaussées, a été désigné pour représenter l'Etat français au sein du conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône, en remplacement de M. **Le Roux**, décédé.

### Comité Supérieur de Coordination des Transports

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics,  
Vu le décret du 9 juillet 1935 instituant un comité supérieur de coordination des transports.

Décète :

ARTICLE PREMIER. — L'article 2 du décret du 9 juillet 1935, instituant un comité supérieur de coordination des transports, est nommé comme suit :

« Le comité supérieur de coordination des transports siège au ministère des Travaux publics.

« Il est composé ainsi qu'il suit :

« Le ministre des Travaux publics, président.

« Le président de la section des travaux publics du Conseil d'Etat, vice-président.

« Le directeur général des chemins de fer et des routes.

« Le directeur des voies navigables et des ports maritimes.

« Le directeur de l'aéronautique marchande.

« Le directeur de la marine marchande ».

ART. 2. — Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Air et le ministre de la Marine marchande sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Rambouillet, le 5 octobre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le Président du Conseil,*  
*ministre des Affaires étrangères,*

Pierre LAVAL.

*Le ministre des Travaux publics,*  
LAURENT-EYNAC.

*Le ministre de l'Air,*  
GI DENAIN.

*Le ministre de la marine marchande,*  
William BERTRAND.

### Conseil Supérieur des Chemins de Fer

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Travaux publics,  
Vu la loi du 29 octobre 1921, relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général et de la convention du 28 juin 1921 y annexée ;

Vu le décret du 14 novembre 1924, fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du Conseil supérieur des chemins de fer et du Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, notamment l'article 4, paragraphe c ;

Vu le décret du 27 mars 1934, portant renouvellement du Conseil supérieur des chemins de fer,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — M. Pierre Parent, vice-président du comité central des houillères de France, est nommé membre du conseil supérieur des chemins de fer, au titre de représentant des intérêts généraux de la nation, en remplacement de M. Cuvelette, démissionnaire.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 octobre 1935.

ALBERT-LEBRUN.

Par le Président de la République :  
*Le ministre des Travaux publics,*

LAURENT-EYNAC.

# COMMUNICATIONS PERSONNELLES

## I. — Changements d'adresse

### *Ponts et Chaussées*

#### Inspecteurs généraux :

- MM. **Ourson**, 71, avenue de Suffren, Paris (7<sup>e</sup>).  
**Philippe**, 130, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris (8<sup>e</sup>).  
**Richard**, 47, rue de Sèvres, Paris (6<sup>e</sup>).  
**Vicaire**, 272, avenue F.-de-Pressensé, Villeurbanne (Rhône).

#### Ingénieurs en chef :

- MM. **Favier**, « Le Closeau », avenue Frédéric-Mistral, Carpentras.  
**Tarnier**, 78, rue du Foix, Blois.  
**Weil** (Georges), 2, avenue Vion-Whitcomb, Paris (16<sup>e</sup>).

### *Ingénieurs ordinaires :*

- MM. **Alfano**, 1, rue Perronet, Neuilly-sur-Seine.  
**Balling**, 1, rue St-James, Neuilly-sur-Seine.  
**Chalos**, route de Marolles, Villennes-s.-Seine.  
**Chevereau**, 7, rue Alasseur, Paris (15<sup>e</sup>).  
**Conte** (Joseph), 5, rue d'Estrée, Paris (7<sup>e</sup>).  
**Donizeau**, 88, rue Félix-Faure, Colombes.  
**Duriez**, 22, rue de Paris, Evreux.  
**Labadie**, 9, rue Charles-Muller, Rouen.  
**Lecoanet**, 10, cours de Verdun, Lyon.  
**Maux**, 38, avenue Duquesne, Paris (7<sup>e</sup>).  
**Réthoré**, 9, avenue Buenos-Ayres, Nice.  
MM. **Bourgoin**, Inspection générale des Travaux Publics, Hanoï.  
**Féron**, 171, boulevard de la Liberté, Lille.  
**Durrieu**, à Bône.  
**Gillard**, Service ordinaire, Toulouse.  
**Lecoanet**, 10, cours de Verdun, Lyon.  
**Ollivier**, 39, rue Washington, Paris (8<sup>e</sup>).  
**Rostand**, 2, square Mourier, Nîmes.  
**Rouen**, 15, avenue Laure-de-Noves, Avignon.  
**Truffot**, 28, rue Vaneau, Paris (7<sup>e</sup>).

## II. — Mines

### Ingénieur en chef

- M. **Tivalle**, 73, rue Docteur-Escat, Marseille.

### Ingénieurs ordinaires

- MM. **Baboin**, 7, place Anatole-France, St-Etienne.  
**Ricard**, 83, rue de Gergovie, Paris (14<sup>e</sup>).  
MM. **Arnaud**, Boîte Postale n° 355, Dakar.  
**Drouard**, 2, rue Jean-Macé, Grenoble.

### Erratum au Bulletin N° 2 - 1935

- Page 88, 2<sup>e</sup> colonne, 44<sup>e</sup> ligne,  
au lieu de :  
S. **Petel**, Etablissements Schneider, Kossy Kowa  
G. M. 12,  
lire :  
S. **Petel**, Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de fer, Koszykowa 6 m. 12.

### Démission de l'Association

- M. **Meny**, Ingénieur des Mines.

### Décès

- MM. **Arrault**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.  
MM. **Hecker** (Robert), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.  
**Mayer** (Georges), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.  
**Frantzen** (Paul), Ingénieur en chef des Mines.  
**Daunis**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

### Deuils

- MM. **Soleil**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, fait part du décès de son beau-père.  
M. Pommier, Ingénieur T. P. E. en retraite (22 juillet 1935).

**Bringer** (Raymond), Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du décès de Mlle Marie Daudé, sa fiancée (7 août 1935).

**Ponton**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du décès de sa femme (8 août 1935).

M. **Buteau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du décès de sa fille Annie-Hélène (19 octobre 1935).

Le camarade Bernard **Renaud**, Ingénieur en chef à Angers, a la douleur de faire part de la mort de sa mère, veuve de M. Georges Renaud, Inspecteur général des Ponts et Chaussées. 14 octobre 1935.

## II. — **Souscripteurs perpétuels**

MM. **Etienne**, Inspecteur général des Mines.

**Arnould** (Francis), Ingénieur des Ponts et Chaussées.

## **Naissances**

Madame et le Camarade Pierre **Pène**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, font part de la naissance de leur fils : Henri-Didier.

## **Offres d'emploi**

On demande Ingénieur retraité ayant exercé importantes fonctions dans contrôle de distributions d'énergie électrique, particulièrement au courant des questions administratives. Ecrire *curriculum vitae* au *Bulletin*, qui transmettra.



# NOTE TECHNIQUE

## Faucheuse automobile pour accotements

Le département de l'Oise utilise actuellement une faucheuse-automobile pour accotements. Cet appareil, de fabrication américaine, coûte 10.500 francs rendu en France.

L'appareil a la forme et les dimensions d'une forte motocyclette. Il porte à gauche un bras qui permet de le fixer à une camionnette, à droite, une lame de scie animée d'un mouvement alternatif. L'appareil est entraîné par la camionnette, cependant que la scie est mue par un petit moteur porté par l'appareil. La scie peut être relevée verticalement au passage des arbres ou du gravillon. Le fauchage est parfait, si l'accotement n'est pas surélevé. La largeur d'une passe at-

teint 1 m. 20; à l'aide d'un bras supplémentaire, il peut être effectué deux passes ou même trois dans le cas d'accotements larges et non surélevés. Le système d'accrochage est suffisamment souple pour permettre le passage des saignées. Dans le cas où la lame rencontre un obstacle, l'appareil est débrayé automatiquement, ce qui évite tout risque d'avarie.

La surface fauchée atteint 20.000 mètres carrés par jour. Le prix de revient au mètre carré ressort à moins de 0 fr. 01.

Pour renseignements complémentaires, s'adresser aux Ingénieurs du département de l'Oise.



## PAGE RÉCRÉATIVE

### Solution du Problème de Physique du dernier Bulletin

I

Le morceau de glace flotte dans l'eau à 0°. — Donc son poids total est égal au poids de l'eau à 0°, déplacée par sa partie immergée.

Quand le morceau de glace aura totalement fondu et se sera transformé en eau à 0°, celle-ci occupera donc exactement la place de la partie de glace immergée.

Le niveau de l'eau dans le verre n'aura pas varié.

II

Un esprit superficiel peut être tenté de dire que le niveau dans le verre n'a pas varié, parce que le morceau de glace, après contraction due à la fusion, occupe exactement le volume qu'occupait la partie immergée du morceau de glace.

Ce serait oublier que l'air est pesant, et exerce sur la partie émergée du morceau de glace une poussée ascendante qui diminue d'autant le volume occupé par la partie immergée du morceau de glace; si bien qu'après fusion, le niveau de l'eau dans le verre doit évidemment avoir monté.

On s'en rendra très bien compte en supposant pour un instant la densité de l'air égale à la densité de la glace. Dans ce cas, avant fusion, la glace flotterait en équilibre indifférent dans l'air; et après fusion son volume-eau viendrait s'ajouter au volume de l'eau pré-existante.

$V_e$  = volume de glace émergé.  
 $V_i$  = volume de glace immergé.  
 $V$  = volume d'eau après fusion.  
 $\omega$  = poids spécifique.

$$(1) \quad V = (V_i + V_e) \frac{\omega \text{ glace}}{\omega \text{ eau}}$$

D'après Archimède :

$$(2) \quad (V_i + V_e) \omega \text{ glace} = V_i \omega \text{ eau} + V_e \omega \text{ air}$$

D'où :

$$V = V_i + V_e \frac{\omega \text{ air}}{\omega \text{ eau}}$$

Soit S la section du verre. Le niveau de l'eau après fusion aura monté de :

$$h = \frac{V_e - V_i}{S} = \frac{V_e}{S} \frac{\omega \text{ air}}{\omega \text{ eau}}$$

$$\frac{\omega \text{ air}}{\omega \text{ eau}} = \frac{1}{700} \text{ environ}$$

$\frac{V_e}{S}$ , c'est la hauteur moyenne de la glace au-dessus du plan d'eau initial.

Le niveau de l'eau après fusion aura donc monté de  $\frac{1}{700}$  environ de cette hauteur.

700

# ADJUDICATIONS

## RÉSULTATS

### DEPARTEMENT DES LANDES

Adjudication du 24 août 1935

pour **exhaussement de la Route Nationale**  
n° 117

à Port-de-Lanne,

entre les points kilométriques 24.432,71 et 25.354,97,  
et comportant une prévision de dépense de 400.000 fr.

I. — Extrait du détail estimatif :

#### Terrassements

Déblais d'emprunt portés en remblai, le m <sup>3</sup> ..	13 40
Déblais de fouilles pour redans, le m <sup>3</sup> .....	5 50
Gazons posés à plat, le m <sup>2</sup> .....	7 10
Piochage mécanique de la chaussée, le m <sup>2</sup> ..	0 30

#### Chaussée

Confection de la forme de la chaussée, le m <sup>2</sup> .	0 55
Matériaux provenant du piochage de la chaussée employés pour fondations, le m <sup>3</sup> .	13 50
Moellons ordinaires pour fondations, le m <sup>3</sup> ..	39 60
Cailloux cassés pour chaussée, le m <sup>3</sup> .....	43 35
Matières d'agrégation, le m <sup>3</sup> .....	12 50
Matériaux provenant du piochage de la chaussée, mis en dépôt, le m <sup>3</sup> .....	7 80

#### Ouvrages d'art

Dés, la pièce.....	19 55
Tubes d'acier, la pièce.....	7 »

La surélévation atteint 1 m. 25 au maximum. Elle est en moyenne de 1 m. L'élargissement du remblai est effectué d'un seul côté.

Sujétion particulière : maintenir un double courant de circulation routière pendant les travaux.

Délai d'exécution : 7 mois.

II. — Résultat de l'adjudication :

MM. Villemaine, à Biarritz, <i>adjudicataire</i> ..	35 %
Ducasse, à Josse.....	32 %
Soubestre, à Hossegor.....	27 %
Sté Landaise d'Entreprise, à St-Mar- tin-de-Seignaux. . . . .	21 %
Margeridon, à Biarritz . . . . .	17 %

Adjudication du 4 septembre 1935

pour **réfection des perrés du canal d'Hossegor**  
(Canal relié directement à la mer) et comportant  
une prévision de dépense de 200.000 fr.

I. — Extrait du détail estimatif :

Démolition de maçonneries, le m <sup>3</sup> .....	32 »
Déblais de fouilles de fondations, le m <sup>3</sup> ....	18 »
Maçonneries de moellons provenant des dé- molitions, le m <sup>3</sup> .....	94 »
Maçonneries de moellons artificiels, le m <sup>3</sup> ..	178 »
Maçonneries de béton de ciment, le m <sup>3</sup> ....	202 »
Palplanches en bois de pin, le m <sup>3</sup> .....	300 »
Battages de palplanches, le m <sup>2</sup> .....	36 »
Remblai, le m <sup>3</sup> .....	15 »
Corroi d'argile, le m <sup>2</sup> .....	6 »
Gazons posés à plat, le m <sup>2</sup> .....	17 »

Les moellons artificiels sont des parallélépipèdes de 50 × 23 × 20 cm. en béton Portland à 200 kilos pour 400 litres de sable et 800 litres de gravier.

Délai d'exécution : 7 mois.

II. — Résultats de l'adjudication :

MM. Soubestre, à Hossegor, <i>adjudicataire</i> ..	31 %
L'Entreprise Industrielle, à Paris....	25 %
Villemaine, à Biarritz.....	19 %
Sté Landaise d'Entreprises à St-Mar- tin-de-Seignaux. . . . .	13 %
Sté Centrale de Constructions et de Matériaux à Ciboure.....	8 %

### DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

Adjudication du 10 octobre 1935

pour **fourniture de pavés de roche** dure néces-  
saires au relevé à bout de la rue de la République,  
à Marseille, entre les points kilométriques 91.320  
et 91.580 et comportant une prévision de dépense  
de 123.000 francs.

I. — Extrait du détail estimatif :

Pavés de 1 <sup>er</sup> échantillon 30/26 × 19/17 le mille . . . . .	3 20
--	------

Pavés de 2<sup>e</sup> échantillon 24/20 × 16/14,  
le mille ..... I 80

II. — Résultats de l'adjudication :

M. Mazza Ricardo, à St-Thibery (Hérault), *adju-*  
*dicataire*..... II %  
Autres soumissionnaires, majorations de 5 et 6 %

## DEPARTEMENT DE LA NIEVRE

*Adjudication du 31 octobre 1935*

pour **fourniture de matériaux** sur les routes na-  
tionales n<sup>os</sup> 7, 77 et 78.

Lot N<sup>o</sup> 1. — *Route Nationale n<sup>o</sup> 7.* — Fourniture  
de pierre brute entre les points kilométriques  
71.700 et 75.100. Prévision de dépense : 47.000 fr..

I. — Extrait du détail estimatif :

Pierre brute pour blocage, rendue à pied-d'œuvre.  
Le m<sup>3</sup>..... 22 »

II. — Rabais consentis :

MM. Bornet et Durand, à Nevers, *adjudicat.* 4 %  
Millet, à Sermoise.... augmentation de 5 %

Lot N<sup>o</sup> 2. — *Route Nationale n<sup>o</sup> 77.* — Fourniture  
de pierre brute entre les points kilométriques 1.000  
et 6.000. Dépense prévue : 38.000 francs.

I. — Extrait du détail estimatif :

Pierre brute pour blocage, rendue à pied-d'œuvre.  
Le m<sup>3</sup> ..... 21 60

II. — Rabais consentis :

MM. Strougar Milo, à Vézelay (Yonne) *adjudi-*  
*cataire*..... 7 %  
Bezille, à St-Honoré-les-Bains..... 6 %  
Valet, à Nevers..... 6 %  
Bartot, à Nevers..... 5 %  
Sté An. de T. P. de la Basse-Seine, à  
la Mailleraye (Seine-Inférieure)..... 0 %

Lot n<sup>o</sup> III. — *Route Nationale n<sup>o</sup> 77.* — Fourni-  
ture de pierre brute entre les points kilométriques  
7.650 et 12.650. Dépense prévue : 70.000 fr.

I. — Extrait du détail estimatif :

Pierre brute pour blocage à pied-d'œuvre.  
Le m<sup>3</sup> ..... 20 »

II. — Rabais consentis :

MM. Strougar, à Vézelay (Yonne, *adjudicat.* 11 %  
Bezille, à St-Honoré-les-Bains..... 7 %  
Bartot, à Nevers..... 5 %  
Haran, à Toury (Eure-et-Loir)..... 5 %  
Guilleminot, à Corbigny ..... 0 %

Lot n<sup>o</sup> IV. — *Route Nationale n<sup>o</sup> 78.* — Fourniture  
de matériaux entre les points kilométrique 66.900  
et 69.700 (Prévision de dépense : 65.000 fr.)

I. — Extrait du détail estimatif :

Pierre brute rendue à pied-d'œuvre, le m<sup>3</sup>.. 24 »  
Pierre cassée ou gravillon, rendu à pied-  
d'œuvre, le m<sup>3</sup>..... 39 »

II. — Rabais consentis :

MM. Chabochet, à Saint-Didier, par Saulieu (Côte-  
d'Or), *adjudicataire* ..... 23 %  
Bezille, à Saint-Honoré..... 17 %  
Brochet, à Château-Chinon..... 10 %



ADRESSE  
TÉLÉGRAPHIQUE  
PLACHACIM-PARIS  
Registre du Com. :  
Seine 46.319



TÉLÉPHONE :  
Botzaris 86-00  
(7 lignes groupées)  
Inter-Botzaris : 21  
(6 lignes groupées)

## ÉTABLISSEMENTS **POLIET & CHAUSSON**

CAPITAL : 125 MILLIONS

**125, Quai de Valmy - Paris - 10<sup>e</sup>**

CIMENTS

CHAUX

PLATRES

PRODUCTION ANNUELLE : 2.000.000 DE TONNES

## SOCIÉTÉ NOUVELLE DE GÉOMÉTRIE ET TOPOGRAPHIE

MOULIN WANTZ DUFOUR  
Géomètres-Topographes

A.WANTZ  
Géomètre-Expert D.P.L.G.

81, <sup>me</sup> de Châtillon, MONTROUGE (Seine)  
Téléphone : Alésia 24-25

Exécution rapide et soignée de toutes les opérations topographiques se rapportant aux travaux publics.

### PLANS D'ÉTUDE

Plans cotés avec courbes de niveau et Plans Parcelaires pour l'étude de routes, voies navigables, chemins de fer, canalisations, adductions barrages-réservoirs, etc.....

### PLANS D'ALIGNEMENTS . PLANS D'AMÉNAGEMENTS IMPLANTATION DE PROJETS

Nivellement - Lignes de pente, profils en long et en travers sondages en rivières

Opérations de précision - Triangulations, mesurages de précision au fil d'invar.

*Références : Services des Ponts et Chaussées de différents départements.*

# LA GRANDE MAISON

15-17, RUE AUBER, PARIS-9<sup>e</sup>  
PLACE DE LA RÉPUBLIQUE, LYON

SPECIALITÉ RENOMMÉE  
DE VÊTEMENTS POUR  
HOMMES, GARÇONNETS ET FILLETES

...vous habillera parfaitement  
dans ses Magasins ou par correspondance

Remise de 5% aux anciens Elèves des "PONTS"

Catalogue et Échantillons  
franco sur demande.

---

SOCIÉTÉ DU  
**GAZ DE PARIS**

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9<sup>e</sup>

■

**GOUDRON PRÉPARÉ**

POUR LES ROUTES

Conforme aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

**BRAIS**

POUR: TARMACADAM  
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX  
JOINTOIEMENT  
DES PAVÉS DE BOIS

**HUILES**

POUR: FLUXAGE  
IMPRÉGNATION DES PAVÉS  
DE BOIS ET TOUS USAGES

S'adresser au Service Commercial : 6, RUE CONDORCET. PARIS (IX<sup>e</sup>)

Tél. TRUDAINE 73.00 à 73.09

R. C. Seine 45.943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS